



Kvam herad

Trafikksikringsplan for Kvam

2020 - 2023



Foto: Aud Charlotte Økland



NULL-visjonen

Ingen hardt skadde eller omkomne i trafikken i Kvam

Godkjent 18.02.2020 Heradsstyre vedtak 006/20



POLITISK GODKJENNING AV TRAFIKKSIKRINGSPLAN

HST - 006/20 VEDTAK, 18.02.2020:

Kvam heradsstyre vedtek rådmannen sitt framlegg til Trafikksikringsplan for Kvam for planperioden 2020-2023 med følgjande endringar:

For å ivareta trafikksikkerheita best mogeleg ber Kvam heradsstyre om at det ikkje blir etablert busslommer innteikna i vegbana.

Kvam miljø, plan og bygg får i oppgåve å aktivt fylgja opp trafikksikringsplanen for Kvam herad i komande periode i lag med administrasjonen.

- Tillegg til punkt 7. Gravdal og Fv48
- Tillegg punkt 39: Etablera /rydda siktzone i kryss Kaldestadvegen/ Kvam auto.
- Nytt punkt 41: Etablera kryssningspunkt/ oppheva gangfelt på Tolo, ved Rema 1000 ,Fv 79 , Norheimsund.
- Nytt punkt 42. Etablera kryssningspunkt/ oppheva gangfelt Fv 49 i Vikøy ved kryss til Framnes, og plassering av busstopp ved avkøyrse til Framnes.
- Nytt punkt 43. Punkt etablering av gatelys. Område: heile Kvam. Det kjem mange innspel om manglande lyspunkt i heile heradet. MPB får i oppgåve i lag med administrasjonen, Kvam kraftverk, Bkk Kvinnherad, Hordaland fylkeskommune, å etablera ordning for att innspel vert tekne hand om, og realiserte/svara ut.

Følgjande tilleggspunkt må takast inn:

- Løysing for samanhengande sykkel- og gangveg fv 49 ved kyrkja i Vikøy sentrum.
- Samanhengande sykkel- og gangveg langs fv 79 på Nedre Norheim til gamleskulen.
- Sikre god siktzone i kryss mellom Kaldestadvegen og Kvam auto.
- Plan/planarbeid på strekkja Dragsbrua-Augastad fv 576 må avklarast for vidare framdrift
- Oppruste busstopp fv 79 på Nedre Norheim og Nedre Tolo med busstur

I heradet sine årsbudsjett i planperioden vert det sett av ein eigen post for trafikksikringstiltak som skal nyttast til gjennomføring av prioriterte tiltak i Trafikksikringsplanen.

For å gjennomføra prioriterte tiltak så raskt som mogleg, skal administrasjonen i tillegg til heradet si eigafinansiering nytta offentlege og private tilskotsordningar så langt råd er. Prioriteringar i planen gjeld trafikksikring av vegnettet, og er ikkje ei prioriteringsliste for generell betring av vegstandard i heradet.

INNHALD

Politisk godkjenning av Trafikksikringsplan	2
1 SAMANDRAG	6
1.1 Kvar er vi?	6
1.1.1 Trafikkulukker: data og trendar	6
1.1.2 Samordning av trafikksikringstiltak	7
1.1.3 Evaluering av måloppnåing i høve til sist ts-plan	7
1.2 Kvar vil vi?	7
1.2.1 Mål	7
1.3 Korleis når vi dit?	8
1.3.1 Organisatoriske tiltak	8
1.3.2 Fysiske tiltak	8
1.3.3 Trafikantretta tiltak (haldning/åtferdsendrande)	11
1.3.4 Trafikksikring i kommunal planlegging	14
2 INNLEIING	15
2.1 Bakgrunn	15
2.2 Visjon og mål	16
2.2.1 Mål for perioden 2020-2023	16
3 HOVUDUTFORDRINGAR I KOMMUNEN	18
3.1 Innspel frå publikum	18
3.2 Organisatoriske utfordringar	18
3.3 Fysiske utfordringar	18
3.3.1 Auka trafikk	18
3.3.2 Forventa større endringar i trafikkbiletet	20
3.3.3 Rassikring	20
3.3.4 Skilja harde og mjuke trafikantar (særleg skuleveg)	21
3.4 Ikkje-fysiske/trafikantretta utfordringar	22
3.4.1 Måling av effekt av trafikantretta tiltak	22
3.4.2 Høgare ulukkesrisiko blant innvandrarar	22
3.4.3 Samhandling mellom planar	23
3.4.4 Økonomi	23
4 FØRINGAR FOR PLANARBEIDET	24
4.1 Lovverk	24
4.2 Førings-strategi	24

4.2.1	Nasjonale føringar	24
4.2.2	Regionale føringar for trafikksikringsarbeidet.....	25
4.2.3	Lokale planar	26
4.2.4	Trafikksikker kommune	27
5	STRATEGI OG HANDLINGSPLAN	28
5.1	Overordna strategi	28
5.2	Organisatoriske tiltak.....	29
5.2.1	Trafikksikker kommune	29
5.2.2	Særleg farleg eller vanskeleg skuleveg.....	29
5.3	Fysiske tiltak på kort og lang sikt.....	31
5.3.1	Handlingsplan for fysiske tiltak.....	33
5.4	Trafikantretta tiltak	38
5.4.1	Definisjonar	38
5.4.2	Åtferdsendring nødvendig for å redusera trafikkulukker.....	38
5.4.3	Milepælar og endra trafikant-roller.....	38
5.4.4	Trafikk i læreplanverket.....	39
5.4.5	Handlingsplan for trafikantretta tiltak.....	40
5.5	Kommunale planar	43
5.5.1	Arealplanlegging	43
5.5.2	Kommuneplanen sin arealdel.....	43
5.5.3	Reguleringsplanar.....	45
5.6	Økonomi	45
6	VEDLEGG	46
6.1	KVA KOSTAR PRIORITERTE FYSISKE TILTAK	46
6.2	Trafikksikker kommune.....	50
6.3	Skadestatistikk og ulukkesanalyse for perioden 2014-2018	51
6.3.1	Skadeutvikling.....	51
6.3.2	Utviklingstrend trafikkskadar i Kvam.....	52
6.3.3	Kven rammar trafikk-ulukkene?	53
6.3.4	Når skjer ulukkene?	53
6.3.5	Kor alvorlege er trafikk-skadane?.....	55
6.3.6	Trend mot nullvisjonen.....	55
6.3.7	Fordeling av ulukker mellom dei ulike aktørane	56
6.3.8	Kvar skjer ulukkene?.....	58
6.3.9	Korleis skjer ulukkene?	59
6.3.10	Kvifor skjer ulukkene?	59

6.3.11	Kva kostar trafikkulukkene?	59
6.4	Innspeil til planen	61

1 SAMANDRAG

Trafikksikringsplan for Kvam er rullert for perioden 2020-2023. Ei prosjektgruppe med representantar frå Statens vegvesen, trafikkskule, transportnæring, Trygg Trafikk, politi, ungdomsråd, Råd for menneske med nedsett funksjonsevne og eldre og Kvam herad har stått for rulleringsprosessen.

Innspelet til planen kom frå mange ulike sektorar som grendeutval, transportsektor, skular og barnehagar, trafikkskule. Statens vegvesen, fylkeskommune og enkelt-personar.

Formål med planen:

- gje ei heilskapleg oversikt over ts-forholda i Kvam.
- leggja grunnlag for tiltak i perioden 2020-2023 som i sum skal bidra til reduksjon av ulukker med skadde på vegane i kommunen. Slike tiltak skal inkludera både fysiske og ikkje-fysiske tiltak.
- vera eit grunnlag for prioritering av ts-midlar innanfor dei rammer som vert tilgjengelege.

1.1 KVAR ER VI?

1.1.1 Trafikkulukker: data og trendar

Statistikken frå 1989 til 2018 viser ei gledeleg utvikling med færre ulukker og færre skadde på kvammavegane, og dette samsvarar godt med den nasjonale trenden.

Aldersgruppa 15-20 år er sterkt overrepresentert i skadebiletet med ca 29% av totalen i perioden 2014-2018.

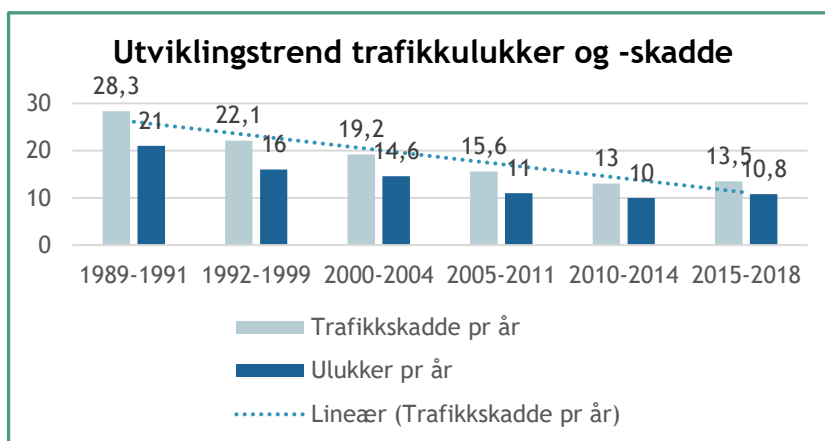
Det same finn ein også på landsbasis.

Dei fleste trafikkulukkene skjer på

kvelden rundt helgane på tidleg-sommar. 65% av ulukkene skjer mellom fredag og måndag, dvs den tida trafikken er størst. Mai-juni er sterkast belasta med 33% av ulukkene. Ca halvparten av ulukkene skjer mellom kl 12-18.

Trafikkskadde i bilulukker dominerer med 57%, medan mc/moped-ulukker utgjer 30%. Talet på fotgjengar- og sykkelulukker er moderat (4%), men er truleg sterkt under-rapportert i ulukkes-statistikken.

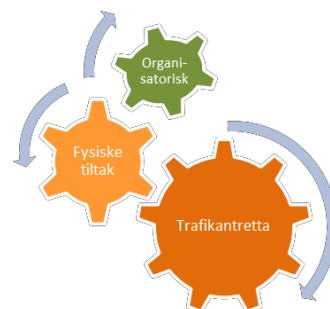
Fleire av dei mest ulukkesutsette strekningane i kommunen er no utbetra gjennom "Kvammapakken", men det er for tidleg å konkludera kva langtidseffekten av dette vil bli. Ulukkeskartet for 2014-2018 viser ei fortetting av ulukker i sentrumsnære område i Norheimsund og Øystese og dessutan i Tokagjel. Elles er ulukkene geografisk spreidde i kommunen.



1.1.2 Samordning av trafikksikringstiltak

Det er halde årlege koordineringsmøte mellom Kvam herad, Statens vegvesen og politiet om framdrift i gjennomføring av gjeldande trafikksikringsplan (ts-plan).

Ei tverrfagleg gruppe er i gang med arbeid for at Kvam herad skal verta ein «Trafikksikker kommune» etter Trygg Trafikk sine kriterium. Målet er godkjenning innan utgangen av 2020.



1.1.3 Evaluering av måloppnåing i høve til sist ts-plan

Effekt-mål for 2016-2019	Måloppnåing
Redusera gjennomsnittstal på trafikkskadde til 9 personar/år for perioden 2016-2019	Vert ikkje oppfylt (13.7 skadde pr år i perioden 2016-2018).
Redusera gjennomsnittstal på trafikkskadde innan aldersgruppa 15-24 år til 4 skadde/år for perioden 2016-2019	Kan bli oppfylt (4.6 skadde pr år i perioden 2014-2018)
Ha rullert trafikksikringsplanen innan utgangen av 2019	Oppfylt. Oppstart rullering april 2019. Godkjend ... 2019
Alle strakstiltak i ts-planen gjennomførte innan utgangen av 2019	Delvis oppfylt, 58 %

1.2 KVAR VIL VI?

1.2.1 Mål

Overordna mål

Innan 2025 skal kombinasjonen av endra haldningar og åtferd, trafikksikre køyretøy og vegsystem føra til at ingen omkjem eller vert hardt skadde i trafikken i Kvam ("0-visjonen").

Effekt-mål

Redusera gjennomsnittstal på trafikkskadde til 6 personar/år for perioden 2020-2023 (13.5 skadde/år i 2015-2018)

Redusera gjennomsnittstal for trafikkskadde innan aldersgruppa 15-24 år til 3 skadde/år for perioden 2020-2023 (5 skadde/år i 2015-2018)

Redusera talet på omkomne/svært alvorleg skadde i trafikken i gjennomsnitt/år: 2015-2020: 0.3 2021-2025: 0.2 (0.25 i perioden 2015-2018)
Ha rullert trafikksikringsplanen innan utgangen av 2023
Minst 80% av alle prioriterte strakstiltak gjennomført og minst 50% av prioriterte langsiktige tiltak i ts-planen påbyrja innan utgangen av 2023
Vera godkjend som «Trafikksikker kommune» innan utgangen av 2020
Eigen post for trafikksikring skal vera inkludert i kommunale årsbudsjett for å sikra gjennomføringskraft

1.3 KORLEIS NÅR VI DIT?

1.3.1 Organisasjonelle tiltak

Tema	Spesifikasjon	Ansvar
Trafikksikker kommune	Etablera tverrfagleg trafikksikkeringsgruppe. Arbeida for godkjenning av Kvam som «Trafikksikker kommune» innan utgangen av 2020. www.tryggtrafikk.no/trafikksikker-kommune/	Rådmann
Tverrfagleg koordinering	Årleg koordineringsmøte om fysiske trafikksikringstiltak (Kvam herad, Statens vegvesen*, politi) Årleg samordning av trafikantretta tiltak (Kvam herad, Trygg Trafikk, politi og andre).	Teknisk sjef Folkehelse-koordinator
Farleg skuleveg	Tverrfagleg nemnd oppdaterer årleg liste over særleg farleg og vanskeleg skuleveg. Nemnda har representantar frå Kvam herad, politi og Statens vegvesen.	Nemnd vert innkalla av Leiar for oppvekst
Informasjon	Skadestatistikk, analysar, artiklar, prosjekt vert lagt ut på sosiale media	Einingsleiarar, informasjonsrådgjevar

* Uklart om det vert Statens vegvesen eller Vestland Fylkeskommune som følgjer opp ansvarsoppgåvene frå 2020

1.3.2 Fysiske tiltak

Fokus-omåde:

Trygg skuleveg inkl nærområde ved skule og barnehage (gang og sykkelveg, veglys, transport)
Kryssings- og punktutbetringar
Samanhengjande gang og sykkelveg mellom Laupsa-Lid-Aksnes
Siktbetring langs veg
Fartsreducerande tiltak

Tidsmessig er tiltaka delte opp i:

- ▣ "Strakstiltak": Tiltak det er realistisk å gjennomføra i perioden, og som ikkje krev planprosess. Desse tiltaka er tenkt gjennomførte i perioden 2020-2023 under føresetnad av at midlar vert sikra i budsjetta. Type tiltak er: *veglys, siktutbetring, kryssingspunkt, fartsdempingar, skilting, kontrollar*.
- ▣ "Langsiktige": Større tiltak som kan krevja reguleringsendringar, grunnverv og finansiering som går ut over det kommunale trafikksikringsbudsjettet og dei forventa årlege regionale tilskota til trafikksikring. Tiltak der planarbeid eller fysiske arbeid er tenkt starta opp innan utgangen av 2023.

Topp-prioriterte tiltak (S=kortsiktig, L=langsiktig). Ei meir omfattande tiltaksliste er vist i kap 5.3.1

Kategori	Nr	Pri	Stad	spesifikasjon	Ansvar
Gang/ sykkel- veg			Lidarende-Odland fv 49	Komplettering av g/s veg Vikøy- Aksnes	Vestland
	1	S	Øystese-Laupsa fv 79	Komplettering av gang og sykkelveg på strekning. Skilting av smal veg. Skuleveg	Vestland
	2	S	Vikedal-Ålvik fv 79	Utarbeida reguleringsplan for den delen som manglar på strekninga	Vestland/ KHERAD
	3	S	Ålvik	Opparbeida gangveg på strekninga pensjonisten-Torget	KHERAD
Fart	7	S	Gjennomgang av fartstiltak i tettstader. Tiltak vert basert på trafikk-/fartsmåling fv 79, fv 49 og fv 576	Vikedal-Ålvik , Øystese-Laupsa, Vikøy, Norheimsund sentrum, Sandven v FUS, Oma sentrum, Mundheim sentrum. Deler av dette er skuleveg.	Vestland/KH
Kryssings -punkt/ gangfelt	11	S	X fv 49 DalheimTørvikbygd	Stor trafikk til ferja. Skuleveg. Fartsmåling som basis for evt tilleggstiltak	Vestland

	12	S	Kryssing fv79 v Esso Øystese mot Vavollen	Dårleg sikt over varamur for små born. Skuleveg	Vestland
Siktbet- ring	19	S	Heile kommunen	Hekk-kampanje «Klipp hekk og buskar»	KHERAD
	20	S	Årleg vegetasjonsreinsk	Kommunale vegar Fylkesvegar	KHERAD Vestland
Veg- utbetring	30	S	Kvam ungdomsskule- Nedre Vik	Skuleveg. Etablering av ny veg i samsvar med reguleringsplan eller ny sentrumsplan for Øystese	KHERAD
Hjarte- sone	36	S	Kvam ungdomsskule, Øystese	Skuleveg. Stor trafikk, uklare navigasjonsruter, nesten-ulukker. Strakstiltak må vurderast. Skule og FAU drøftar tiltak.	KHERAD KHERAD/FAU
	37	S	Øystese barneskule	Området rundt skulen har mykje trafikk. Interessekonflikt harde/mjuke trafikantar. Områdeplan vert påbegynt. Strakstiltak må vurderast. Skule og FAU drøftar tiltak.	KHERAD KHERAD/FAU
	38	S	Norheimsund skule	Stor trafikk. Farlege situasjonar ved konfliktar mellom mjuke/harde trafikantar. Reg-plan for nærområdet vert utarbeidd. Strakstiltak må vurderast. Skule og FAU drøftar tiltak.	KHERAD KHERAD KHERAD/FAU
Andre	39	S	Norheimsund, ved Kvam Auto mot Kaldestad kv 13	Sikring av veg mot bekk. Skuleveg	KHERAD
	40	S	Vetletveit Ålvik kv 1119	Sikring av bekk – akutt tiltak, Vetletveitvegen 12 og 15. Skuleveg	KHERAD

Kostnad og finansiering av fysiske tiltak:

Mange av desse er krevjande tiltak. Kostnadsestimat kan berre gjerast etter at planar er meir detaljerte. Stipulerte kostnader for topp-prioriterte tiltak er truleg i storleiksorden kr 50-70 mill. Dei tyngste del-prosjekta er knytte til gang- og sykkelveg.

Finansiering er tenkt gjennom investerings- og driftsmidlar i Kvam herad i kombinasjon med Vestland fylkeskommune/Statens vegvesen sine trafikksikringsmidlar.

I tillegg er det potensiale for synergi-effekt ved kombinerte tiltak (trafikksikring i samband med leidningsomlegging og andre infrastruktur-prosjekt).

1.3.3 Trafikantretta tiltak (haldning/åtferdsendrande)

Tiltak retta mot viktige milepælar for ulike aldersgrupper etter kvart som dei vert eksponerte for nye trafikk-situasjonar og/eller skifter trafikant-rolle:

Fokus-gruppe	Utfordringar
Små born 0-5 år	Sikring av born i bil, bruk av refleks
Born 6-15 år	Nye på skulevegen, ferdsel mellom heim og barnehage og skule, bruk av sykkel til skulen
Ungdom 16-20 år	Bruk av moped, start øvingskøyring med bil, nye bilførarar
Unge vaksne 21-35 år	Foreldre-rolle i trafikk. Skuleveg-problematikk
Vaksne	Oppdatering på trafikkreglar og eigen køyre-evne
Innvandrarar	Tilpassa trafikk-kultur til norske reglar

Tiltaka inkluderer informasjon, korrigering av åtferd, rolle-medvit, og ansvarsoppskriving av foreldra si rolle.

Mål-gruppe	Tiltak	Ansvar
Små born 0-5 år	<p>Helsestasjon har utarbeidd dokumentasjon for når og korleis trafikktryggleik vert innført i møte med foreldre og born.</p> <p>Miljø og tryggleik som tema ved kvar konsultasjon i alderstrinn 0-5 år.</p> <p>Heimebesøk: 2 stk brosjyrer «Dyrebar last, Barns miljø og sikkerhet 0-6 mnd»</p> <p>Førebygging av ulukker og skader</p> <p>Barselgrupper, 6 veker, 3 mnd, 4 mnd, 5 mnd: «Barns miljø og sikkerhet, 0-6 mnd»</p> <p>6 mnd, 8 mnd, 10 mnd, 1 år, 15 mnd, 18 mnd «Barns miljø og sikkerhet, 6 mnd-2 år»</p> <p>2 år: « Barns miljø og sikkerhet 2-4 år»</p> <p>4 år: « barns miljø og sikkerhet 4-6 år»</p> <ul style="list-style-type: none"> • Skulestart 1.klasse: «barns miljø og sikkerhet» <p>www.trygtrafikk.no/sikring-av-barn-i-bil/nyttige-brosjyrer-om-barn-bil/</p>	Leiar for helsestasjon og skulehelse-tenesta

	<p><u>Barnehage</u></p> <p><i>Trafikktryggleikstiltak skal vera i tråd med kriteria for barnehagar i trafikksikker kommune,</i> www.tryggtrafikk.no/trafikksikker-kommune/</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trafikktryggleik integrert i opplæring og nedfelt i årsplan • Trafikktryggleik som krav ved innkjøp av transporttenester • Rutinar for tryggleik for tur til fots eller med motorisert framdrift • Opplæring i trafikkreglar for fotgjengarar • Opplæring i å bruka sansane i trafikken • Opplæring i å bruka refleks, bilbelte og hjelm • Trafikkopplæring og -tryggleik årleg tema på foreldremøte www.barnastrafikkklubb.no 	Styrrar barnehage
Born 6-15 år	<p><u>Skule</u></p> <p><i>Trafikktryggleikstiltak skal vera i tråd med kriteria for skule i trafikksikker kommune,</i> www.tryggtrafikk.no/trafikksikker-kommune/</p> <ul style="list-style-type: none"> • Skulen har integrert trafikkopplæring i læreplan/årsplan i tråd med kompetansemåla i gjeldande nasjonal læreplan • Trafikktryggleik som krav ved innkjøp av transporttenester • Rutinar for tryggleik for tur til fots, på sykkel eller med motorisert framdrift • Trafikkopplæring og -tryggleik årleg tema på foreldremøte • Foreldre og føresette vert involverte i trafikktryggleiksarbeidet til skulen, t.d. gjennom foreldrearbeidsutvalet (FAU) 	Rektor
	<p><u>Barnetrinnet (1-4 trinn)</u></p> <p>Trafikksikring som fast tema i årsplan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bruk av sykkel og sykling i trafikk • Bussvakter på haldeplassane ved skulen • Utdeling av refleksvestar til alle 1. klassingar (tilskot via politi) • Prosjekt trafikktryggleiksdag • Møte med foreldre/føresette knytt til trafikkrelaterte tema www.tryggtrafikk.no/skole/4-7-trinn/sykelopplaering/ 	Rektor

	<p><u>Mellomtrinnet (5-7 trinn)</u></p> <p>Trafikksikring som fast tema i årsplan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Møte med foreldre/føresette knytt til trafikkrelaterte tema 	Styrar, evt i samarbeid med eksterne ressursar
	<p><u>Ungdomstrinnet (8-10 trinn)</u></p> <p>Trafikksikring som fast tema i årsplan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Møte med foreldre/føresette knytt til trafikkrelaterte tema • Førstehjelpskurs (Røde kors, brannvern, bedriftshelse 1) • Info-samling om privat øvingskøyning for 16-åringar • Jobba for valfag trafikk 	Styrar Statens veg/trafikkskular Oppvekstsjef
Ungdom 16 - 20 år	<p>VG 1: trafikktryggleiksdag</p> <p>VG 2/VG 3: prosjekt ungdom, trafikk og rus</p>	Rektor i samarbeid med eksterne aktørar (Statens veg, politi, trafikkskule, folkehelsekoordinator)
Unge vaksne 21 - 35 år	<p>Opparbeida sykkelparkeringspunkt på sentrale stader for å få opp bruken av sykkel</p> <p>Vurdera service punkt for sykkel</p> <p>Kontrollar (rus, alkohol, bilbelte, fart)</p>	Statens veg/Kvam herad Kvam herad Politi
Vaksne	<p>Bruk av sosiale medium for informasjon: ulukkesinfo, artiklar med fokus på lokale trafikkproblem, publisering av prosjekt i vidaregåande skular</p> <p>Tilbod om gjenoppfriskingskurs (særleg 65+)</p> <p>Kontrollar (rus, alkohol, bilbelte, fart)</p>	Folkehelsekoordinator i samarb med eksterne aktørar Stat veg/ trafikkskular Politi
Innvandrarar	<p>Trafikktryggleik som del av introduksjonsprogrammet</p> <p>www.trygtrafikk.no/skole/trafikksikkerhet-pa-flere-sprak/ http://pafleresprak.trygtrafikk.no/portal</p>	NAV/vaksenopplæring

Kostnad og finansiering av trafikantretta tiltak:

Normalt er kostnad av desse inkludert i ordinære driftsbudsjett. For særlege tiltak som kampanjar, prosjekt og liknande kan det søkjast om tilskot frå fylkeskommunen sine trafikksikringsmidlar.

1.3.4 Trafikksikring i kommunal planlegging

I overordna planar skal trafikksikring vera med som:

- tema i alle arealplanar i Kvam ("føre-var"-prinsipp)
- eigen post i dei kommunale årsbudsjetta (for å sikra gjennomføringskapasitet)

2 INNLEIING

2.1 BAKGRUNN

I samband med Trafikksikringsplan for Kvam for perioden 2001-2004 gjorde Heradsstyret i Kvam 21 mars 2000 flgj vedtak:

”å setja i gang utarbeiding av ein kommunal trafikksikringsplan som legg føringar for administrative og politiske vedtak innan trafikksikring og planarbeid i Kvam.

Trafikksikringsplanen skal gå inn som del av det totale tryggleiksarbeidet i kommunen, og skal samordnast med prosjektet ”Tryggleik vårt ansvar”

Den første trafikksikringsplanen for 2001-2004 har vore rullert for periodane 2006-2010, 2012-2015, 2016-2019 og no for 2020-2023.

Rulleringsarbeidet for denne plan-perioden starta i mai 2019.

Innspel til planarbeidet vart invitert frå skular, bornehagar, grendeutval, eldreråd, ungdomsråd, vegvesen, Trygg Trafikk, politi, fylkeskommune, trafikkskular og transport-næring. I alt er det registrert 202 innspel, somme av dei på same tiltak. Desse er vurderte av prosjekt-gruppa, og prioriterte tiltak inngår i handlingsdelen av planen.

Trafikksikringsplan for Kvam 2020-2023 er ein fagplan/handlingsplan, og er ikkje handsama som ein kommunedelplan. Bakgrunnen for dette er som for tidlegare rulleringar at handsaming som kommunedelplan vert vurdert som meir tids- og ressurskrevjande utan at ein nødvendigvis ville få noko meir igjen til slutt.

Prosjektgruppa takkar alle som har bidrege med kartlegging av trafikksikkerhetsproblemer og framlegg til tiltak.

Prosjektgruppa som har jobba med trafikksikringsplanen, har vore:

Terje Vidar Hoel	Statens vegvesen
Knut Olav R Nestås	Trygg Trafikk
Ole Gunnar Sekse	Kvam Trafikkskule
Geir Ove Neteland	Suldal Transport
Anne Siri Tysseland/Magnus F Pedersen	Kvam og Samnanger lensmannskontor
Marit Heidi Seim	Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne og eldre
Leiv Ingmar Kaale	Kvam herad, offentlege planar
Astrid-Anett Steine	Kvam herad, oppvekst
Nils Eivind Stranden	Kvam herad, drift kommunalteknikk
Tor Børve Rasmussen	Kvam ungdomsråd
Reidun Braut Kjosås	Kvam folkehelsekoordinator
Tore Skeie	Kvam herad, prosjektleiar
Asbjørn Flatebø	Kvam herad, assistert med tema-søk og felt-registreringar

2.2 VISJON OG MÅL



Visjon

«Skapa ei oppsiktsvekkjande framtid» der ingen vert hardt skadde eller omkjem på vegane i kommunen



Overordna mål

Kvam – ein trygg og god kommune å bu, leva og ferdast i

Innan 2025 skal kombinasjonen av endra haldningar og åtferd, trafikk sikre køyretøy og vegsystem føra til at ingen omkjem eller vert hardt skadde i trafikken i Kvam ("O- visjonen").

2.2.1 Mål for perioden 2020-2023

2.2.1.1 Effektmål (målbare suksess-kriterium)

Effekt-mål
Redusera gjennomsnittstal på trafikkskadde til <u>6 personar/år</u> for perioden 2020-2023 (13.5 skadde/år i 2015-2018)
Redusera gjennomsnittstal for trafikkskadde innan <u>aldersgruppa 15-24 år til 3 skadde/år</u> for perioden 2020-2023 (5 skadde/år i 2015-2018) <i>Kvifor:</i> <ul style="list-style-type: none">○ <i>gruppa er sterkt over-representasjon i skadestatistikken</i>○ <i>stort individuelt tap av livskvalitet over lang tid</i>○ <i>høg samfunnskostnad (livsløpskostnad)</i>
Redusera talet på omkomne/svært alvorleg skadde i trafikken i gjennomsnitt/år: 2015-2020: 0.3 2021-2025: 0.2 (0.25 i perioden 2015-2018)
Ha rullert trafikk sikringsplanen innan utgangen av 2023
Minst 80% av alle prioriterte strakstiltak gjennomført og minst 50 % av prioriterte langsiktige tiltak i ts-planen påbyrja innan utgangen av 2023
Vera godkjend som «Trafikksikker kommune» innan utgangen av 2020 <i>Inneber m.a.</i> <ul style="list-style-type: none">○ <i>Trafikksikring som tema skal vera strategisk forankra på politisk og administrativt nivå, og inngå i det totale HMS-arbeidet i kommunen</i>○ <i>Trafikksikring og tryggleik skal vera tema i kommuneplanen og i alle arealplanar</i>○ <i>Trafikksikring skal vera ein prioritert del av folkehelse-arbeidet i kommunen</i>

Eigen post for trafikksikring skal vera inkludert i kommunale årsbudsjett for å sikra gjennomføringskraft

2.2.1.2 Evaluering av måloppnåing i tidlegare plan (2016-2019)

Effekt-mål for 2016-2019	Måloppnåing
Redusera gjennomsnittstal på trafikkskadde til 9 personar/år for perioden 2016-2019	Vert ikkje oppfylt (13.7 skadde pr år i perioden 2016-2018).
Redusera gjennomsnittstal på trafikkskadde innan aldersgruppa	Kan bli oppfylt (4.6 skadde pr år i perioden 2014-2018)
Ha rullert trafikksikringsplanen innan utgangen av 2019	Oppfylt. Oppstart rullering april 2019. Godkjend ... 2019
Alle strakstiltak i ts-planen gjennomførte innan utgangen av 2019	Delvis oppfylt, 58 %
Vera godkjend som «Trafikksikker kommune» innan utgangen av 2019	Ikkje oppfylt
Eigen post for trafikksikring i kommunale årsbudsjett	Oppfylt

Som sagt i tidlegare ts-planar, veit vi ikkje sikkert kva årsakene er til at måla i tidlegare ts-plan ikkje vart oppfylte. Fleire faktorar kan tenkjast:

- Dårleg samsvar mellom ambisjonsnivå og tiltaksstyrke
- For lita merksemd mot høgrisiko-grupper ("tiltaket traff ikkje tilstrekkeleg godt")
- Utilstrekkelege ressursar mobiliserte
- Ulike prioriteringar mellom aktørar i trafikken (veg-eigarar og andre har sine egne prioriteringar som ikkje nødvendigvis fell saman med prioriteringane i ts-plan for Kvam)

Dei statistiske årstala for trafikkulukker er relativt små, og kan ha store variasjonar over tid. Det er difor relevant å sjå utviklingstrenden over ein lengre tidsperiode.

3 HOVUDUTFORDRINGAR I KOMMUNEN

3.1 INNSPEL FRÅ PUBLIKUM

EVALUERING

- ☐ Fell tiltaket inn under dei prioriterte satsingsområda?
- ☐ Er utryggleikspunktet eller strekninga spesielt ulukkesutsett?
- ☐ Er det registrert stor utryggleikskjensle på staden?
- ☐ Er tiltaket knytt til trygg skuleveg?
- ☐ Gjev tiltaket god ts-effekt?
- ☐ Finst det godkjend reguleringsplan?
- ☐ Må grunn kjøpast?
- ☐ Er det innanfor realistisk kostnadsramme?

UTFORDRINGAR

- ☐ Folk flest tenkjer på fysiske tiltak og i mindre grad på trafikantretta tiltak som det mest nødvendige
- ☐ Ansvar for eigne handlingar er avgjerande for å få ned talet på trafikk-skadde
- ☐ Trafikksikring er av natur langsiktig
- ☐ Kvar er tiltaksbehova størst?
- ☐ Formidling av føringar og grunngeving for prioriteringar av tiltak i planen

3.2 ORGANISATORISKE UTFORDRINGAR

Med stram kommune-økonomi er det ei konstant utfordring å prioritera mellom dei mange «gode formål». Å få tilstrekkeleg handlingskraft til tryggleiksarbeidet er ein kamp om ressursar sidan dette er aktivitetar som ligg i randsona av «må-oppgåver» i den kommunale kvardagen.

Utan sterk forankring på administrativt og politisk nivå vil det vera vanskeleg å iverksetja trafikksikringstiltak som er inkluderte i Trafikksikringsplanen 2020-2023.

3.3 FYSISKE UTFORDRINGAR

3.3.1 Auka trafikk

Veg-nettet i Kvam

Vegtype	Europaveg	Riksveg	Fylkesveg	Kommunal veg
Lengd (km)	0	0	142 km	Ca 110 km

Registrerte køyretøy

Pr 31.12.2018 var det registrert 7.341 køyretøy i Kvam herad. Dette er ein auke på 5.7% frå 2014.

Køyretøy - gruppe	Tal på køyretøy i Kvam			
	1999	2011	2014	2018
Personbil	3333	4064	4293	4502
Buss	83	23	15	11
Kombi-bil	236	103	72	31
Varebil	382	760	825	965
Lastebil	119	94	113	101
Traktor	604	785	856	947
Moped	218	470	461	449
Motorsykkel	142	257	312	335 (lett 52, tung 283)
SUM	5117	6556	6947	7341

Kjelde: https://kommuneprofilen.no/Profil/Samferdsel/DinRegion/samf_kjoretoytype_region.aspx

Bortsett frå køyretøy i gruppa buss/lastebil/kombi-bil/moped der det har vore ein nedgang, så er det til dels stor auke i dei andre køyretøy-typane. Samla sett har talet på køyretøy auka med 5.7% frå 2014 til 2018.

Årsdøgnsrafikk (ÅDT)

Trafikkvolumet på vegnettet i Kvam er registrert på ein del vegpunkt, og vert rekna i årsdøgnsrafikk. Endringar i trafikkvolumet ÅDT dei siste 10-15 åra på ein del veg-punkt:

Veg	Parsell	Punkt	1999	2010/ 2011	2018*	Endring i perioden	Periode
Fv 7	Hp 13	Steinstø	1407	1164	1024	-12%	2011-2018
Fv 7	Hp 15	Skipadalen	3739	3800	3487	-8%	2011-2018
Fv 7	Hp 17	Kvamskogen		2100	2458	+17%	2011-2018

Fv 7	Hp16	Bomstasjon Lid		1812	2080	+15%	2011-2018
Fv 49	Hp 16	Aksnes	1505	1520	1941	+28%	2011-2018

Kjelde: www.vegvesen.no/fag/trafikk/trafikkdata/trafikkregistreringer

Høgste trafikkvolumet i kommunen er målt i Norheimsund sentrum med ÅDT 5000 i 2011.

Den strekninga som viser størst trafikkauke etter 2010, er fylkesveg 49 på Aksnes med 14.5 %. Auken er eit resultat av opninga av Jondalstunnelen i 2012 som kortar ned reisetida mellom Bergen og Odda og vidare sør- og austover.

3.3.2 Forventa større endringar i trafikkbiletet

Nokre endringar i transport-systemet som kan ha følgjer for trafikkmengda gjennom Kvam:

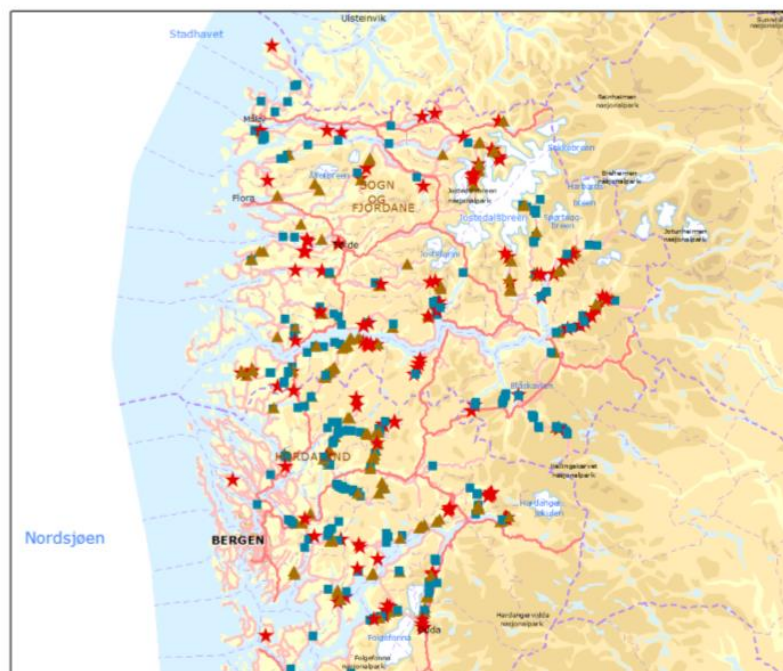
1. Trafikken med ferja Tørvikbygd-Jondal er jamt aukande. Ferjekai og tilhøyrande installasjonar må oppgraderast på begge sider av fjorden for å få full nytte av større ferjekapasitet. Truleg vil dette føra til større trafikk gjennom Norheimsund sentrum som dermed kan verta ein flaskehals.
2. Utbygging av Kvamskogen-tunell saman med utbetring av strekningar i Telemark vil truleg gjera Røldal/Haukeli meir attraktiv for aust-vest-sambandet. Ein må forventa at dette fører til trafikkauke over Jondal som igjen inneber auka trafikk gjennom Norheimsund sentrum
3. Omkøyring under utbyggingsperioden av E16 Trengereid-Voss: viss trafikken vert slusa gjennom Kvam i anleggsfasen, vil dette bety ytterlegare press på trafikale flaskehalsar i kommunen.

Endringar gjennom Norheimsund sentrum som følgje av dette, bør kartleggjast gjennom regelmessige trafikkmålingar (volum og type køyretøy), og planlegging av alternative trasear vera nødvendig. Å sikra mjuke trafikantar på strekkja Norheimsund-Tørvikbygd vil verta meir presserande med auka biltrafikk.

3.3.3 Rassikring

Dei seinare år har ras på fylkesvegane i kommunen vore årsak til omfattande trafikkproblem, men heldigvis utan at menneskeliv er gått tapt. Ras langs både fylkesvegar og kommunale vegar er ei stor utfordring og utgjer ein reell fare for trafikken i deler av Kvam.

5 Oversikt over skredpunkt på fylkesvegnettet



www.vegvesen.no/attachment/291615/binary/1091137?fast_title=Skredsikringsbehov+for+riks+og+fylkesvegar+i+Region+vest.pdf

6 Skredsikringsbehov for fylkesvegar i Hordaland – høgast faregrad/sikringsbehov

Skredsikringsprosjekt i Kvam med høgste faregrad i vegvesenet si liste er flgj:

Veg	Stad	Skredfaktor	Skredfaktor-gruppe	Kostnad	Tiltak
Fv 49	Snauehaugtunell-Hansagjeltunell	5.2	Høg	85 mill	Overbygg
Fv 49	Tokagjeltunell-Fossgjeltunell	5.1	høg	100 mill	Overbygg
Fv 48	Mundheim	4.4	Høg	400 mill	Tunell med lang portal
Fv 49	Vangdalsberget	4.0	Høg	8 mill	isnett
Fv 576	Teigland	3.6	høg	2 mill	Isnett og bolting

3.3.4 Skilja harde og mjuke trafikantar (særleg skuleveg)

Eigne gang- og sykkelvegar vil ofte gje ei kjensle av auka tryggleik for dei mjuke trafikantane, og samtidig stimulera til større fysisk aktivitet og trivsel. Kvam har fleire strekkjer der gåande og syklande kjenner seg utrygge, og der avbøtande tiltak som t.d. skuleskysst vert sett på som nødvendig.

Eit overordna ønskje er eit samanhengjande gang-/sykkelveg nett mellom Laupsa-Lid-Aksnes, og mellom Vikedal og Ålvik sentrum.

Laupsa–Øystese sentrum, Vikedal–Ålvik sentrum og Ljones-Tørvikbygd er skuleveggar der mange kjenner seg utrygge. Gjennom Kvammapakken er no fleire av dei tidlegare problemstrekningane utbetra, men nokre strekkingar gjenstår og vert opplevde som utrygge, særleg gjenståande del av Laupsa – Øystese parsellen. Strekinga Odland-Lidarende i Vikøy er planlagt utbetra i 2020.

Nokre av dei topp-prioriterte fysiske tiltaka i denne planen gjeld nettopp gang- og sykkelvegar som del av skuleveg.

I tillegg til gang- og sykkelvegar er det også framleis ein del farlege kryssingspunkt ved fylkesveggar som bør utbetrast. Desse må adresserast som ledd i betra «trygg skuleveg».

3.4 IKKJE-FYSISKE/TRAFIKANTRETTA UTFORDRINGAR

3.4.1 Måling av effekt av trafikantretta tiltak

Helsefremjande og førebyggjande arbeid har nokre særtrekk som kan vera utfordrande når det skal setjast i verk tiltak og måla effekt av desse:

- Det tek ofte svært lang tid frå iverksetting av tiltak til resultat kjem (månader, år, tiår)
- Når resultat (omsider) kjem, ser me dei ikkje. Resultatet er der, men i kraft av at noko ikkje skjedde
- Mange må bidra i gjennomføring av tiltak (trafikkskular, trygg trafikk, vegvesen, kommune, skule, barnehage, foreldre, enkelt individ, politikere, transportbransjen mv)

«Førebyggingsparadokset»

Tiltak som tilsynelatande har liten/beskjeden effekt, men er retta mot mange, kan ha langt større effekt enn tiltak som har stor og målbar effekt på individnivå, men som treffer få.

I ts-planen har me under trafikantretta tiltak i stor grad løfta fram tiltak som rettar seg må «store» befolkningsgrupper. Me har vore opptekne av å ha jamne «drypp» med informasjon frå helsestasjon til barnehage, skule og vidare i vaksenlivet.

3.4.2 Høgare ulukkesrisiko blant innvandrarar

I dag er ca 10% av folketalet i Kvam innvandrarar. Det viser seg diverre at ikkje-vestlege innvandrarar er over-representerte i trafikkulukker.



Generelt sett viser litteraturen at innvandrere har høgare risiko for ulykker og skader enn dei som er fødde og oppvaksne i Noreg. Registrering viser at innvandrere frå Midt-Austen og Afrika med norsk førarkort har dobbelt så høg risiko for å bli innblanda i trafikkulykker med personskade enn bilførere fødde i Noreg. Somme av desse kjem frå kulturar der trafikkreglar og praksis er annleis enn her til lands. Manglande språkkunnskap kan også bidra til dette.

NAV har saman med vaksenopplæringa prøvd ut eit opplegg med stønad til køyreopplæring for dei som har opparbeidd seg tilstrekkeleg norsk-kunnskap til å bestå testen «Norsk nivå 2». Dette er ei ordning som truleg kan utviklast vidare og vera eit godt tiltak både med tanke på integrering og køyreevne.

3.4.3 Samhandling mellom planar

Trafikktryggleik er i prinsippet sikra i arealplan-prosessane der "føre-var"-prinsippet gjeld. Etterløysingar for å sikra trygg trafikk vert alltid dyre.

I planlegginga kan det oppstå konflikt mellom kravet om høg standard for framkomst og kravet om trygg ferdsel langs veg for alle typar trafikantar. Diverre vert dei mjuke trafikantane ofte ein salderingspost her.

3.4.4 Økonomi

Dei seinare åra har Kvam sett av ein samla årleg sum på kr 500 000-750 000 til trafikkisikringstiltak. Innan denne ramma samt tilskot frå fylkeskommunale midlar, er det gjennomført ein heil del mindre fysiske tiltak i tillegg til det ordinære trafikantretta arbeidet gjennom skule og samfunn.

For å oppnå vidare nedgang i talet på trafikkskadar, er det ein føresetnad at nødvendige ressursar vert stilt til rådvelde i trafikkisikringsarbeidet lokalt, regionalt og nasjonalt.

4 FØRINGAR FOR PLANARBEIDET

Eit godt utbygd og trafikksikkert vegnett er eit viktig trivnads- og tryggleikselement i eit godt lokalsamfunn. Trafikksikringsplanen for Kvam tek sikte på å gje ein status over trafikksikringsutfordringane i kommunen, og samstundes gje eit godt grunnlag for prioriteringar innan trafikktryggleik i åra som kjem.

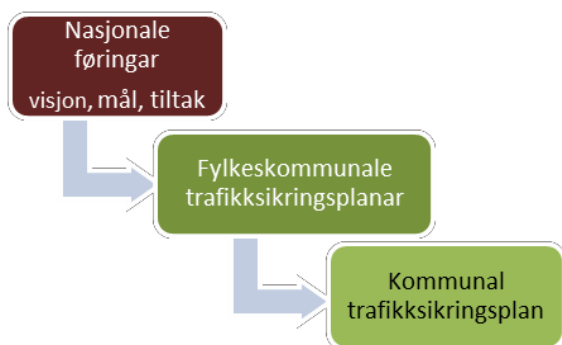
4.1 LOVERK

Det finst ikkje noko spesifikt lovgrunnlag for utarbeiding av kommunale trafikksikringsplanar, men det er ei rekke lover og forskrifter som verkar inn på trafikktryggleiken. Nokre av desse er:

Veglova	omfattar generelle tilhøve innan trafikktryggleik, m.a. planlegging, bygging og vedlikehald av veg, avkøyrslar, eigedomsinngrep og kven som er
Vegtrafikklova	med forskrifter og vedtekter utgjer grunnlaget for svært mange trafikksikringstiltak (trafikkreglar, skilting, kontrollar, krav til køyretøy
Plan- og bygningslova	set krav til arealplanlegging og utforming av bygg og konstruksjonar, og er viktig for å kunna gjennomføra fysiske tiltak i kommunen.
Folkehelselova	Mål om fremja folkehelse og utlikna sosiale helseskilnader. Miljøretta helsevern er del av dette arbeidet
Internkontroll-forskrifta	Systematisk helse-, miljø- og tryggleiksarbeid i verksemder

Statens vegvesen si Håndbok V722 "Kommunale trafikksikkerhetsplaner – veiledning" er eit nyttig verktøy i planprosessen.

4.2 FØRINGS-STRATEGI



4.2.1 Nasjonale føringar

Null-visjonen: ingen ulukker med omkomne eller hardt skadde i vegtrafikken



Planar	Tiltak
Nasjonal tiltaksplan for trafikksikring på veg 2018–2021 www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet	136 målretta tiltak for å nå målet om maks 350 omkomne og hardt skadde på vegar innan 2030
Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-40-20152016/id2513038	Målretta, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats med overordna forankring og auka samordning.
Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-33-20162017/id2546287/	Sikre vegar, risikoåtfærd i trafikken, spesielt utsette grupper i trafikken, teknologi, tunge køyretøy
Barnas Transportplan	Leggja til rette for at åtte av ti born og unge skal velja å gå eller sykla til skulen. Styrkja trafiktryggleik for born og unge. Vektleggja omsyn til born og unge i arealplanlegging og utvikling av transportsystem.

4.2.2 Regionale føringer for trafikksikringsarbeidet

Planar	Tiltak
Regional transportplan 2018-2029/ Hordaland fylkeskommune sitt trafikksikringsarbeid jf. investeringsprogram m.v. www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet	Fysiske tiltak <ul style="list-style-type: none"> • ta utgangspunkt i ulukkespunkt og -strekningar • trafikksikringstiltak med tiltak knytt til syklande og kollektivreisande, særleg for born og unge knytt til trygge skulevegar. • Vegstandarden på fylkesvegnettet i Hordaland gjer det svært utfordrande å etablere fullgod separering av vegbanane, men sinusfresing/midt- og kantoppmerking er planlagde kompensierende tiltak
<p>Etappemål : Reduksjon i omkomne og hardt skadde i vegtrafikken i Hordaland frå 85 i 2012 til 47 i 2024, og 33 i 2030.</p> <p>Fig.10) Målkurve for Hordaland 2014-2023</p>	Ikkje-fysiske tiltak <ul style="list-style-type: none"> • Fart: ulike fysiske tiltak, automatiske trafikkontroll (ATK) • Folkehelse: nasjonal målsetting er at 80% av born og unge mellom 6 og 15 år skal gå eller sykla til skulen. Gjennom å etablere trygge og attraktive gang- og sykkelvegar legg ein til rette for auka aktivitet og betre folkehelse. • Hjertesone ved skulane: kan vere både fysisk tilrettelegging, men også trafikantretta arbeid på skulen, og mellom heim og skule. Organisatoriske trafikksikringstiltak <ul style="list-style-type: none"> • Inspirera til at nye kommunar arbeider fram mot godkjenning som « Trafikksikker kommune» • Vidareføra tilskotsordning til utarbeiding av kommunale trafikksikringsplanar.

4.2.3 Lokale planar

Planar	Tiltak
Kommuneplan for Kvam 2015-2030 www.kvam.no/fokusartikkel/den-nye-kommuneplanen-er-no-tilgjengeleg.38928.aspx	«Tettstadene og sentra med infrastruktur spesielt for gåande og syklande skal gje oss moglegheiter for vidare utvikling». Under overordna mål for stadutvikling seier planen at «sentra skal framstå som trafikksikre og trygge for mjuke trafikantar» ved at «Kvam herad skal fortsetja arbeidet med å planleggja, tilretteleggja og opparbeida gode gang- og sykkelvegssystem i, rundt og gjennom sentra».
Samfunnsdel	Samfunnsdelen av planen vektlegg brei folkehelseplanlegging, «Helse i alt vi gjer», som ein av fleire grunnleggjande føringar.
Arealplan	Vedteken av heradsstyret 8.okt 2019. Tek opp i seg målsetjingar i samfunnsdelen.
Kommunedelplan Kvamskogen	Det føreligg godkjend delplan for Kvamskogen, men det er framleis ein del uavklara problemstillingar, t.d. trase og kvalitet på gang og sykkelveg. Dessutan er det ikkje vedteken løysing for ny tunell til Kvamskogen på fv 49.

4.2.4 Trafikksikker kommune

Kriteria for å bli sertifisert som «Trafikksikker kommune» femner om kommunen si verksemd i full breidde og inkluderer m.a.

For å stimulera til arbeid med sertifisering som trafikksikker kommune vil fylkeskommunen sitt trafikksikringsutval kunna yta opp til 100.000 for dei første 10 kommunane i sitt fylke. Dei kommunane som arbeider for å verta godkjende som Trafikksikker kommune, vil få tilbod om nettverksbygging, kurs og kompetanseutvikling.

Kommunane vil vidare kunna søkja om tilskot til mindre, fysiske ts-tiltak forankra i lokal ts-plan.

Trygg Trafikk har også utarbeidd kriterium for «Trafikksikker barnehage» og «Trafikksikker skule» som vil vera ein naturleg del av «Trafikksikker kommune»-konseptet.

www.tryggtrafikk.no/tema/trafikksikker-kommune/barnehage-trafikksikker-kommune/

- ✓ **Organisatoriske tiltak** (forankra ansvar hos ordførar og rådmann)
- ✓ **Plan og forvaltning** (alle planar skal inkludera trafikksikring, kommunal ts-plan skal vera forankra i fylkeskommunen sin ts-plan)
- ✓ **Helse og omsorg** (kommunal folkehelsekoordinator skal delta, oppdatert oversikt over trafikulukker)
- ✓ **Oppvekst, barnehage, skule:** skal



KRITERIUM FOR KOMMUNEN



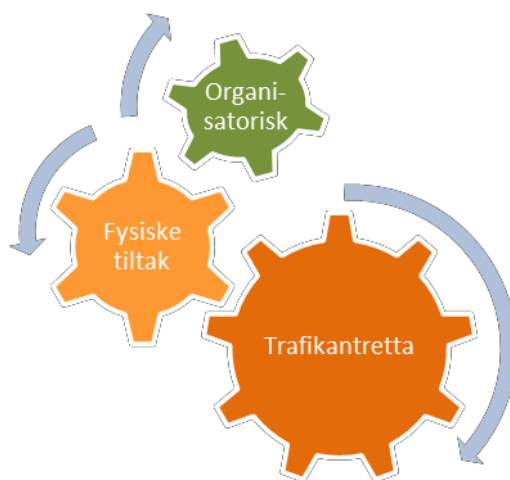
- ✓ Kommunen har forankra ansvaret for trafikksikkerheitsarbeidet hos ordføraren og rådmannen. Den enkelte etatsleiaren kan ha delansvar.
- ✓ Kommunen har eit utval som har ansvar for trafikksikkerheit.
- ✓ Kommunen har innarbeidd trafikksikkerheit i HMS-/internkontrollsystemet sitt. Det inneheld reglar for reiser og transport i regi av kommunen og reglar ved kjøp av transporttenester.
- ✓ Trafikksikkerheit er eit årleg tema i arbeidsmiljøutvalet (AMU) til kommunen.
- ✓ Kommunen har oppdatert oversikt over trafikksikkerheitsulykker og trafikksikkerheits (materiellskadar) i kommunen.
- ✓ Trafikksikkerheit er ein del av folkehelsearbeidet til kommunen.
- ✓ Kommunen har ein trafikksikkerheitsplan. Planen har rullerings- og rapporteringsrutinar. Inkludert i planen er både trafikantretta og fysiske tiltak.
- ✓ Kommunen har eit godt system for å behandle søknader om skyss på grunn av særleg farleg skuleveg.
- ✓ Kommunen har oppfylt kriteria for den enkelte sektoren.

5 STRATEGI OG HANDLINGSPLAN

5.1 OVERORDNA STRATEGI

1. Sikra at trafikktryggleiksarbeidet vert forankra i kommunen si overordna målsetjing om å verta «Trafikksikker kommune» gjennom tildeling av tverrfaglege ressursar og eigen budsjett-post i økonomi-plan
2. Vidare utbygging av trygge skulevegar og trygge avleverings- og henteområde ved skular og barnehagar
3. Etablere eit samanhengjande gang- og sykkelvegnett mellom Laupsa-Lid-Aksnes for å skilja harde og mjuke trafikantar i dei tettast busette delene av kommunen
4. Trafikantretta tiltak (opplæring, åtferdsendrande, informasjon, kontroll)
5. Trafikksikring inkorporert i alle nye arealplanar i kommunen («føre-var» prinsippet)

Trafikksikringsarbeidet i Kvam skal vera forankra i ein overordna strategi og ha ein balanse mellom organisatoriske, trafikantretta og fysiske tiltak.



5.2 ORGANISATORISKE TILTAK

Tema	Spesifikasjon	Ansvar
Trafikksikker kommune	Etablere tverrfagleg trafikktryggleiksgruppe. Arbeida for godkjenning av Kvam som «Trafikksikker kommune»	Rådmann
Tverrfagleg koordinering	Årleg koordineringsmøte om fysiske trafikksikringstiltak (Kvam herad, Statens vegvesen*, politi) Årleg samordning av trafikantretta tiltak (Kvam herad, Trygg Trafikk, politi og andre).	Teknisk sjef Folkehelse-koordinator
Farleg skuleveg	Tverrfagleg nemnd definerer særleg farleg og vanskeleg skuleveg. Nemnda har representantar frå Kvam herad, politi og Statens vegvesen.	Nemnd vert innkalla av Leiar for oppvekst
Informasjon	Kvartalsvise ulukkesoversikter i sosiale media	Politi

* Uklart om det vert Statens vegvesen eller Vestland Fylkeskommune som følgjer opp ansvarsoppgåvene frå 2020

5.2.1 Trafikksikker kommune

Kvam arbeider for å verta godkjend som «Trafikksikker kommune».

Tiltak må sikta mot oppfylling av kriteria for dette. Viser til vedlegg 6.2 i denne ts-planen.

www.tryggtrafikk.no/tema/trafikksikker-kommune/

5.2.2 Særleg farleg eller vanskeleg skuleveg

Å avgjera kven som har rett til gratis skuleskyss, er vanskeleg. Retten til gratis skuleskyss er heimla i Opplæringslova § 7 – 1:

”Elevar i 2. – 10. klasse som bur meir enn fire kilometer frå skulen, har rett til gratis skyss. For elevar i 1. klasse er skyssgrensa to kilometer. Elevar som har særleg farleg eller vanskeleg skuleveg, har rett på gratis skyss utan omsyn til veglengda.”

Avstandsgrensa på 2000 og 4000 meter er absolutt, og der er det ikkje rom for å utøva skjønn. Sjølv om skulevegen er kortare enn skyssgrensa, kan elevar likevel ha rett til gratis skyss. Dette gjeld når vegen er

særleg

farleg eller vanskeleg. Ei strekning må vurderast som særleg farleg eller vanskeleg både ut frå objektive og subjektive

vilkår.

Dei objektive vilkåra relaterer seg til vegstandard og andre trafikale tilhøve. Døme: Trafikktettleik, vegdekke, breidde, vegskulder, fotgjengarovergangar, fartsdumpar, lys, generell sikt, fartsgrense og ulukkesstatistikk.

Det er også slik at trafikktilhøva kan endra seg gjennom årstidene, til dømes når det gjeld lys/sikt, føre og brøyting.

Dei subjektive vilkåra relaterer seg til den einskilde eleven, t.d. alder, utvikling, syn og høyrsel.

Lova krev at elevane vert utsett for ein fare som er utanom det vanlege, for å få rett til gratis skyss av heradet. Den risikoen elevane vert utsett for når dei ferdast i trafikken, er ikkje tilstrekkeleg.

Tilstand til skulevegen kan variera med årstidene. T.d. kan høg fart kombinert med glatte vinterveggar medføra ekstra fare for trafikkskader. Dei fleste kommunane praktiserer difor å gje gratis skuleskyss i vinterhalvåret på nokre av strekningane.

Vurdering av særleg farleg eller vanskeleg skuleveg

Ei nemnd representert ved leiar for barnehage og skule, representantar frå politi, vegvesen og tekniske tenester skal vurdera og koma med tilråding om kva strekningar som er særleg farlege eller vanskelege. Leiar for barnehage og skule kallar inn til møte i forkant av nytt skuleår og ved behov.

Målet er å gjera ei kvalifisert og oppdatert vurdering av kva som er særleg farleg eller vanskeleg skuleveg, og gje gratis skuleskyss til dei som etter lova har krav på det. Vurderinga må vera så rettferdig som mogleg.

Oppveksteininga vil sjå til at skulane gjennomfører ei trafikkopplæring i samsvar med læreplanen. Foreldra har likevel hovudansvaret for trafikkopplæringa av eigne born. Når det t.d. vert gjeven skyss for ein avgrensa periode, er det svært viktig at det vert trena saman med borna slik at dei kan ferdast på eiga hand når skyssen fell bort. Likeeins må foreldra gjera ei eiga vurdering av tryggleiken til borna sine både når dei er på veg til skule og til fritidsaktivitetar. Dette ansvaret har alle foreldre anten dei bur i ein by eller ute på landet.

5.3 FYSISKE TILTAK PÅ KORT OG LANG SIKT

Fysiske tiltak vert spissa mot:

Trygg skuleveg inkl nærområde ved skule og barnehage (gang og sykkelveg, veglys, transport)
Kryssings- og punktutbetringar
Samanhengjande gang og sykkelveg mellom Laupsa-Lid-Aksnes og mellom Vikedal og Ålvik
Siktbetring langs veg
Fartsreducerande tiltak

Desse tiltaka er delte opp i:

- ▣ **” Strakstiltak”**: Tiltak det er realistisk å gjennomføra i perioden, og som ikkje krev planprosess. Alle desse tiltaka er tenkt gjennomførte i perioden 2020-2023 under føresetnad av at midlar vert sikra i budsjetta. Type tiltak er: *veglys, siktutbetring, kryssingspunkt, fartsdemparar, skilting, kontrollar.*
- ▣ **” Langsiktige”**: Større tiltak som kan krevja reguleringsendringar, grunnerverv og finansiering som går ut over det kommunale trafikksikringsbudsjettet og dei forventa årlege regionale tilskota til trafikksikring. Tiltak der planarbeid eller fysiske arbeid er tenkt starta opp innan utgangen av 2023.

Eit samanhengjande gang/sykkelveg-nett mellom Laupsa-Lid-Aksnes og Vikedal-Ålvik er prioriterte mål, og del-strekningar er prioriterte som vist i tabellen under.

Tiltaksplanen er basert på innspel frå publikum og andre. Prosjekt-gruppa for ts-planen har vurdert innspela, og deretter laga ei prioritert liste, vist i handlingsplanen under.

Kvifor er «Trygg skuleveg» prioritert i ts-planen?

Ulykkes-statistikken syner svært få «skulevegslukker», men det er grunn til å tru at det er store mørketal for denne type trafikkskadar. Lokalt er det stor pågang frå foreldre på sikring av skuleveg då mange kjenner seg utrygge. Trygg skuleveg er også eit prioritert område i overordna føringar for trafikksikring. Utryggleikskjensla kan også føra til at det å gå eller sykla til skulen vert erstatta av transport med bil.

VEGLYS

Veglys er ein viktig type tiltak som er prioritert i denne trafikksikringsplanen, dette fordi veglys er sett på som eit relativt effektivt trafikksikringstiltak. Veglys langs dei ulike vegane i kommunen bidreg til betre sikt, større trafikktryggleik, og høgare grad av «følt tryggleik».

Veglys-armatur med kvikksølv og lågtrykk-natrium vert fasa ut og erstatta av led-lys. I Kvam er det registrert ca 1.300 kommunalt eigde veglys og ca 1.150 fylkeskommunale.

Det er i prinsippet to typar eigarar av veglys i kommunen; offentlege (fylkesvegar og kommunale vegar) og private (private vegar, idrettsanlegg etc).

Veglystenesta på offentlege vegar vert utført av Kvam kraftverk mot betaling frå Kvam herad. Fylkeskommunen yter tilskot til drift av veglysa på riks- og fylkesvegar.

Viktige prioriteringskriterium ved søknader om nye veglys:

- Skuleveg (opphaldsstad/venteplassar/buss-skur/leskur/kryss) vert prioritert før vegstrekk
- Innspel frå offentlege styresmakter og grendalag vert prioritert før enkeltpersonar
- Punkt som er lista i ts-plan vert prioritert
- Trafikkforhold (mengde, fartsgrense, fordeling mellom mjuke og harde trafikkantar, kjende uhell frå tidlegare)
- Kostnad knytt til å etablere nytt/nye lyspunkt i høve til eksisterande nett i området

5.3.1 Handlingsplan for fysiske tiltak

Tiltaksplanen er basert på innspel frå publikum og andre. Prosjekt-gruppa for ts-planen har vurdert innspela, og deretter laga ei prioritert liste.

I tabellen nedanfor er prioritering av tiltaka vist ved farge og tidshorisont:

	Topp-prioriterte tiltak
	Middels prioriterte tiltak
	Ikkje prioriterte tiltak
S	Strakstiltak
L	Langsiktig tiltak

Kategori	Nr	Pri	Stad	spesifikasjon	Ansvar
Gang/ sykkelveg			Lidarende-Odland fv 49	Komplettering av g/s veg Vikøy-Aksnes	Vestland
	1	S	Øystese-Laupsa fv 79	Komplettering av gang og sykkelveg på strekning. Skilting av smal veg. Skuleveg	Vestland
	2	S	Vikedal-Ålvik fv 79	Utarbeida reguleringsplan for den delen som manglar på strekninga	Vestland/ KHERAD
	3	S	Ålvik	Opparbeida gangveg på strekninga pensjonisten-Torget	KHERAD
	4	L	Vikedal-Ålvik fv 79	Gang og sykkelveg	Vestland
	5	S	Tangerås-Bakka fv 576	Utarbeida reguleringsplan for del av strekning, Strandebarm skule mot Risa	KHERAD
	6	L	Drage- Augastadvegen, Tvb fv 576	Skuleveg. Smalt, svingete, uoversiktleg. Godkjend reg-plan for strekninga.	Vestland
			Kvamskogen	Plan for gang/sykkelveg vert oppdatert etter overordna tunell-trase er valt.	
			Fosse-Bru, Strandebarm	Skuleveg. Klubbahaugen-Bru er særleg vanskeleg for gåande. Reg-plan viser ikkje g/s veg	
			Oma sentrum	Reg-plan frå 1996. Fortau manglar gjennom sentrum	
			Vavollvegen Øystese	Fortau manglar. Skuleveg. Reg-plan viser ikkje fortau	
			Vangdalsberg tune llen fv 49	Sykkelvarsel-anlegg. Vedteke gjennomført i 2020	Vestland
			Kroatveitveg- grendahus Ytre Ålvik	Uoversiktleg strekning. Reguleringsplan manglar.	

Fart	7	S	Gjennomgang av fartstiltak i tettstader. Tiltak vert basert på trafikk-/fartsmåling fv 79, fv 49 og fv 576	Vikedal-Ålvik , Øystese-Laupsa, Vikøy, Norheimsund sentrum, Sandven v FUS, Oma sentrum, Mundheim sentrum. Deler av dette er skuleveg.	Vestland/KH
	8	S	Kvamskogen fv 49	Vurdera fartsreduksjon frå 80 til 60 km/t. Avheng av løysing som vert vald for ny Kvamskogen tunell.	Vestland
	9	S	Bakka fv 576	Vurdera forvarsling av 50 km/t mot sørvest og utforming av avkøyrslar på denne strekninga etter Statens vegvesen sine normer	Vestland
Busstopp	10	S	Synfaring fv 49, fv79 og fv 576	Synfaring for busstoppar sine tilrådingar vert basis for prioritering av tiltak	Vestland
			Steinsdalen busstoppar	Busstur manglar fleire stader	
			Ålvik fv 7 v sjukestova	Busstur manglar	
			Strandebarmheimen	Busstur manglar	
			Strandebarmtunet aust	Busstur manglar	
			Fosse	Flytta busstur nærare fv 49	
			Vikøy-Aksnes busstoppar	Busstur manglar fleire stader	
Kryssingspunkt/gangfelt	11	S	X fv 49 DalheimTørvikbygd	Stor trafikk til ferja. Skuleveg. Fartsmåling som basis for evt tilleggstiltak	Vestland
	12	S	Kryssing fv79 v Esso Øystese mot Vavollen	Dårleg sikt over varamur for små born. Skuleveg	Vestland
	13	S	Generelt om kryssing for vekslende side av g/s vegar fv 49, fv 79	Vurder merking, fortaus-utforming, belysning	Vestland
	14	S	Kryssing fv 79 ved Rema Norheimsund	Uklare kryssingspunkt, vurdera tiltak	Vestland
	15	S	Vikøy busstopp v kyrkja fv 49	Vurderast som del av Vestland sin kollektivplan. Vurder omlegging av henterutinar for skulebuss	Vestland KHERAD

	16	S	Vikøy busstopp til veg mot Framnes kr vgs, fv 49	Sikra kryssing for fotgjengarar. Vurdera flytting av busstopp på austsida av fv 49	Vestland
			Vikøy-Aksnes g/s veg	G/s veg har mange kryssingar over fv 49, vurderer endringar	Vestland
			Nhs Grovagjelet	Gangfelt og merkte p-plassar manglar	KHERAD
			Vikøy Blyberg	Heva gangfelt i staden for fartsputer (Vert utført 2019)	Vestland
			Tørvikbygd tursti til Stekka, kryssing av fv 49	Vurdera å flytta opning i autovern til tursti utgang	
Veglys	17	S	Generell sjekk av belyningsstyrke	Øvre Norheim-Kjerrane fv 5120, kryss fv 576 Innstranda/Tveit, Lia Årsnes Mundheim, busstopp X Nes/Salbuveika fv 576, Fossetunellen, Strandebarm, avkøyrslø fv 5120 v Norheimsvegen 73	Vestland/ KHERAD
	18	S	Kryssing fv 79 v Esso Øystese mot Vavollen	Tilleggsbelysning ved gangfelt	Vestland
			Steinstø kakebu-Steinstø kai fv 79	Vurdera samanhengjande veglys	
			Krokatveitveg-grendahus Ytre Ålvik fv 79	Mørkt for gåande. Smalt og uoversiktleg.	
Siktbetring	19	S	Heile kommunen	Hekk-kampanje «Klipp hekk og buskar»	KHERAD
	20	S	Årleg vegetasjonsreinsk	Kommunale vegar Fylkesvegar	KHERAD Vestland
	21	S	Laupsa-Høgebekken fv 79	Etablere siktvindu for tunge køyretøy for hindring av trafikk-konflikt i Skarpasvingen. Vurdera skilting	Vestland
	22	S	Steinstø-Fykkesund bru fv 79	Vegetasjonsreinsk i høgd og breidd for store køyretøy	Vestland
	23	S	Drage-Eidesvågen fv 576	Vegetasjonsreinsk i høgd og breidd for tunge køyretøy. Skuleveg.	Vestland
	24	S	Øystese Gymnas - meierihola fv 5120	Bratt og uoversiktleg veg. Skuleveg. Vegetasjonsreinsk.	Vestland
	25	S	Skjeret Ålvik fv 79	hekk-klipp for betra sikt ved avkøyrslø til fv 7	Vestland
	26	S	P-plass ved Ålvik skule mot Haugenjordet	Hekk, svært uoversiktleg. Siktrydding. Skuleveg.	KHERAD

	27	S	Torpevegen nedre del, Øystese kv 1068	Hekk og annan sikthindrande vegetasjon må beskjerast. Skuleveg.	KHERAD
	28	L	Avkøyrslø Åsevegen, Tørvikbygd fv 576	Uoversiktleg avkøyrslø i retning sørvest. Skuleveg.	KHERAD
			Norheimsvegen strekkja mellom 53 og 94 fv 5120	Hekk og annan sikthindrande vegetasjon må beskjerast.	KHERAD
			Haugenjordet Ålvik	Uoversiktlege avkøyrslø pga hekkar	KHERAD
			Avkøyrslø til Kollen, Oma	uoversiktleg	Vestland
			Avkøyrslø Fossevegen-fv 576	Dårleg sikt	KHERAD
Veg-utbetring	30	S	Kvam ungdomsskule-Nedre Vik	Skuleveg. Etablering av ny veg i samsvar med reguleringsplan eller ny sentrumsplan for Øystese	KHERAD
	31	S	Sæland – FUS bornehage, Norheimsund kv 1017	Skuleveg. Smal. Manglar fortau. Reg-plan godkjend. Forventa oppstart i 2020	KHERAD
	32	L	Steinsdalsfossen, kryssing av elva	Reg-plan i prosess. Tiltak gjennomførast	KHERAD
	33	L	Tvb, Heradstveitvegen - X fv 49	Reg-plan er utarbeidd. Oppstramming køyremønster i kryss for å unngå konflikt.	Vestland
			X Ljones-Kolltveitvegen fv 576	Godkjend reg-plan på plass. Smalt parti	
			Strandebarm, Røyrvik Stegaberget fv 576	Smal og uoversiktleg strekning. Reg-plan manglar.	
			Øystese Gymnas ned mot elva fv 5120	Skuleveg. Dekke og veg i dårleg forfatning	
Trafikk-regulering	34	S	Sæland Norheimsund kv 1017	Veg er skilta med gjennomkøyring forbode. Fysisk stengsel. Skuleveg.	KHERAD
	35	S	Vikøy fv 49	Vurdera skilt forbikøyring forbode	Vestland
Hjartesone	36	S	Kvam ungdomsskule, Øystese	Skuleveg. Stor trafikk, uklare navigasjonsruter, nesten-ulukker. Straktiltak må vurderast. Skule og FAU drøftar tiltak.	KHERAD KHERAD/FAU

	37	S	Øystese barneskule	Området rundt skulen har mykje trafikk. Interessekonflikt harde/mjuke trafikantar. Områdeplan vert påbegynt. Strakstiltak må vurderast. Skule og FAU drøftar tiltak.	KHERAD KHERAD/FAU
	38	S	Norheimsund skule	Stor trafikk. Farlege situasjonar ved konflikantar mellom mjuke/harde trafikantar. Reg-plan for nærområdet vert utarbeidd. Strakstiltak må vurderast. Skule og FAU drøftar tiltak.	KHERAD KHERAD KHERAD/FAU
Andre	39	S	Norheimsund, ved Kvam Auto mot Kaldestad kv 13	Sikring av veg mot bekk. Skuleveg	KHERAD
	40	S	Vetletveit Ålvik kv 1119	Sikring av bekk – akutt tiltak, Vetletveitvegen 12 og 15. Skuleveg	KHERAD
	41	S	Torget Ålvik fv 79	Utbetra dårlege fortauskantar for rullestolbrukarar ved busstoppar	Vestland
	42	S	Straumbru-Nedre Norheim fv 79	Dårlege fortauskantar for mjuke trafikantar. Skuleveg.	Vestland
	43	S	Øystese sentrum fv 7	Utbetra dårlege fortauskantar for mjuke trafikantar. Skuleveg	Vestland
	44	S	Norheimsund og Øystese sentrum	Synfaring med repr frå Rådet for msk med nedsett funksjonsevne og eldre (RMNFE) for betra navigasjon for funksjonshemma	KHERAD/ RMNFE
	45	S	Norheimsund sentrum fv 49	varelevering i fv 49 skaper trafikkfare	KHERAD
	46	S	Tokagjel tunellar fv 49	Sikringstiltak for syklande. Sjøast i samanheng med tunell-løysing til Kvamskogen	Vestland
	47	S	Laupsa-Høgebekken fv 79	Vintersalting i Skarpasvingen	Vestland
	48	S	Øystese gymnas- ned mot elva fv 5120	Betre Vinterbrøyting inkl salting. Skuleveg.	Vestland
	49	S	X Ljones-Instranda fv 576	Sikring mot nedfall av is i fjellskjering	Vestland
	50	S	Generelt	FIKS-GATA-MI. Oppfølging	Vestland/ KHERAD
			Nedre Norheim	Vurdera utbetring av utrykningsveg frå Toloheimen til fv 79	KHERAD
			Tørvikbygd sentrum	Utarbeiding av ny sentrumsplan	

Kostnad og finansiering av fysiske tiltak:

Mange av disse er krevjande tiltak. Grov-estimat på kostnader for topp-prioriterte (markert med raudt) og nokre middels prioriterte tiltak (markerte med gult) er vist i Vedlegg. Meir finkorna kostnadsestimat kan berre gjerast etter at planar er meir detaljerte. Kostnad for topp-prioriterte tiltak er truleg 50-70 mill.

Finansiering er tenkt gjennom investerings- og driftsmidlar i Kvam herad i kombinasjon med Vestland fylkeskommune/Statens vegvesen sine trafikksikringsmidlar.

I tillegg er det potensiale for synergi-effekt ved kombinerte tiltak (trafikksikring i samband med leidningsomlegging og andre infrastruktur-prosjekt).

5.4 TRAFIKANTRETTA TILTAK

5.4.1 Definisjonar

Ei praktisk forståing av haldning og åtferd i dette arbeidet har vore:

Haldning: Mennesket si oppfatning og vurdering av verda rundt seg (personar, samfunnstilhøve, verdisyn, idear etc). Haldningar kan vera basert på eigen kunnskap og erfaring, men er ofte også overtekne ureflekterte frå foreldre, vener eller grupper som ein identifiserer seg med.

Åtferd: Praktisk handling i møte med omverda. Ofte dominert av dei grunnhaldningar ein person har.

5.4.2 Åtferdsendring nødvendig for å redusera trafikkulukker

I møte med ny informasjon opplever mange ein innebygd motstand mot å endra åtferd. Dette gjeld også i høve til åtferd i trafikken.

Det er ei vanskeleg, men likevel viktig oppgåve å skapa varige gode haldningar til korleis ein skal opptre i trafikken. Fysiske tiltak kan til ei viss grad eliminera trafikk-risiki, men det er utan tvil ei åtferdsendring som må til dersom ein skal oppnå ein radikal og permanent reduksjon i talet på trafikkulukker frå dagens nivå.

Åtferdsendring skjer sjeldan over natta, og det er difor viktig å ha eit langsiktig perspektiv i haldningsarbeidet.

Det finst forskningsresultat som viser at opp til 9 av 10 trafikkulukker kunne vore unngått dersom trafikantane respekterte regelverket fullt ut (fart, promille, bilbelte, vikeplikt m.fl.). Haldningsskapande arbeid som fører til åtferdsendingar er difor svært viktig.

5.4.3 Milepælar og endra trafikant-rollar

Tiltak er tenkt retta mot viktige milepælar for ulike aldersgrupper etter kvart som dei vert eksponerte mot nye trafikksituasjonar, og dermed endrar trafikant-rollar og må læra seg nye former for samspel med andre vegfarande:

<i>Fokus-gruppe</i>	<i>Utfordringar</i>
<i>Små born 0-5 år</i>	Sikring av born i bil, bruk av refleks
<i>Born 6-15 år</i>	Nye på skulevegen, ferdsel mellom heim og barnehage og skule, bruk av sykkel til skulen
<i>Ungdom 16-20 år</i>	Bruk av moped, start øvingskøyning med bil, nye bilførarar
<i>Unge vaksne 21-35 år</i>	Foreldre-rolle i trafikk. Skuleveg-problematikk.
<i>Vaksne</i>	Oppdatering på trafikkreglar og eigen køyre-evne
<i>Innvandrarar</i>	Tilpassa trafikk-kultur til norske reglar

5.4.4 Trafikk i læreplanverket

Staten innfører ny læreplan frå 2020 der trafikktryggleik inngår som del av læreplanen.

Skulen må tilpassa seg dette og iverksetja tiltak som oppfyller lærings- og kompetansemål i den nye læreplanen.

5.4.5 Handlingsplan for trafikantretta tiltak

Mål-gruppe	Tiltak	Ansvar
Små born 0-5 år	<p><u>Helsestasjon</u> har utarbeidd dokumentasjon for når og korleis trafikksikkerheit vert innført i møte med foreldre og born.</p> <p>Miljø og tryggleik som tema ved kvar konsultasjon i alderstrinn 0-5 år.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Heimebesøk: 2 stk brosjyrer «Dyrebar last, Barns miljø og sikkerhet 0-6 mnd» Førebygging av ulukker og skader • Barselgrupper, 6 veker, 3 mnd, 4 mnd, 5 mnd: «Barns miljø og sikkerhet, 0-6 mnd» • 6 mnd, 8 mnd, 10 mnd, 1 år, 15 mnd, 18 mnd «Barns miljø og sikkerhet, 6 mnd-2 år» • 2 år: « Barns miljø og sikkerhet 2-4 år» • 4 år: « barns miljø og sikkerhet 4-6 år» • Skulestart 1.klasse: «barns miljø og sikkerhet» <p>www.trygtrafikk.no/sikring-av-barn-i-bil/nyttige-brosjyrer-om-barn-bil/</p>	Leiar for helsestasjon og skulehelse-tenesta
	<p><u>Barnehage</u></p> <p><i>Trafikktryggleikstiltak skal vera i tråd med kriteria for barnehagar i trafikksikker kommune,</i> www.trygtrafikk.no/trafikksikker-kommune/kriterier/for-barnehagene/</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trafikktryggleik integrert i opplæring og nedfelt i årsplan • Trafikktryggleik som krav ved innkjøp av transporttenester • Rutinar for tryggleik for tur til fots eller med motorisert framdrift • Opplæring i trafikkreglar for fotgjengarar • Opplæring i å bruka sansane i trafikken • Opplæring i å bruka refleks, bilbelte og hjelm • Trafikkopplæring og -tryggleik årleg tema på foreldremøte <p>www.barnastrafikkclubb.no</p>	Styrrar barnehage

Born 6-15 år	<u>Skule</u> <i>Trafikktryggleikstiltak skal vera i tråd med kriteria for skule i trafikksikker kommune,</i> www.trygtrafikk.no/trafikksikker-kommune/kriterier/for-skolene/ <ul style="list-style-type: none"> • Skulen har integrert trafikkopplæring i læreplan/årsplan i tråd med kompetansemåla i gjeldande nasjonal læreplan • Trafikktryggleik som krav ved innkjøp av transporttenester • Rutinar for tryggleik for tur til fots, på sykkel eller med motorisert framdrift • Trafikkopplæring og -tryggleik årleg tema på foreldremøte • Foreldre og føresette vert involverte i trafikktryggleiksarbeidet til skulen, t.d. gjennom foreldrearbeidsutvalet (FAU) 	Rektor
	<u>Barnetrinnet (1-4 trinn)</u> Trafikksikring som fast tema i årsplan <ul style="list-style-type: none"> • Bruk av sykkel og sykling i trafikk • Bussvakter på haldeplassane ved skulen • Utdeling av refleksvestar til alle 1. klassingar (tilskot via politi) • Prosjekt trafikktryggleiksdag • Møte med foreldre/føresette knytt til trafikkrelaterte tema www.trygtrafikk.no/skole/4-7-trinn/sykelopplaering/	Rektor evt i samarbeid med eksterne ressursar
	<u>Mellomtrinnet (5-7 trinn)</u> Trafikksikring som fast tema i årsplan <ul style="list-style-type: none"> • Møte med foreldre/føresette knytt til trafikkrelaterte tema 	Rektor evt i samarbeid med eksterne ressursar
	<u>Ungdomstrinnet (8-10 trinn)</u> Trafikksikring som fast tema i årsplan <ul style="list-style-type: none"> • Møte med foreldre/føresette knytt til trafikkrelaterte tema • Førstehjelpskurs (Røde kors, brannvern, bedriftshelse 1) • Info-samling om privat øvingskøyering for 16-åringar • Jobba for valfag trafikk 	Rektor evt i samarbeid med eksterne ressursar Statens veg/trafikkskular Oppvekstsjef
Ungdom 16 - 20 år	VG 1: trafikktryggleiksdag VG 2/VG 3: prosjekt ungdom, trafikk og rus	Kvam herad i samarbeid med eksterne aktørar (Statens veg, politi, trafikkskule) Politi og Statens vegvesen

Unge vaksne 21 - 35 år	Opparbeida sykkelparkeringspunkt på sentrale stader for å få opp bruken av sykkel Vurdera service-punkt for sykkel Kontrollar (rus, alkohol, bilbelte, fart)	Vestland/Kvam herad Kvam herad Politi og statens veg
Vaksne	Bruk av sosiale medium for informasjon: ulukkesinfo, artiklar med fokus på lokale trafikkproblem, publisering av prosjekt i vidaregåande skular Tilbod om gjenoppfriskingskurs (særleg 65+) Kontrollar (rus, alkohol, bilbelte, fart, køyretøy)	Folkehelsekoordinator i samarb med eksterne aktørar Stat veg/ trafikkskular Politi og statens veg
Innvandrarar	Trafikktryggleik som del av introduksjonsprogrammet www.tryggetrafikk.no/skole/trafikksikkerhet-pa-flere-sprak/ http://pafleresprak.tryggetrafikk.no/portal	NAV/vaksenopplæring

** Uklart om det vert Statens vegvesen eller Vestland Fylkeskommune som følgjer opp ansvarsoppgåvene frå 2020*

Tiltaka er ikkje innbyrdes prioriterte, men ein reknar med at alle tiltaka kan gjennomførast i perioden 2020-2023.

Kostnad og finansiering av trafikantretta tiltak:

Haldnings- og åtferdsendrande tiltak: er inkludert i ordinære driftsbudsjett for barnehage og skule, og vil normalt ikkje krevja ekstra investeringsmidlar.

For særlege tiltak som kampanjar, prosjekt og liknande kan det søkjast om tilskot frå fylkeskommunen sine trafikkisikringsmidlar.

5.5 KOMMUNALE PLANAR

5.5.1 Arealplanlegging

Kvam herad har valt å skilja mellom den overordna planlegginga som gjeld kommuneplanen sin arealdel, og den meir detaljerte planlegginga som gjeld reguleringsplanar. Dei ulike plan-nivåa legg kvar for seg viktige føringar for trafikksikringsarbeidet i kommunen. Fysiske tiltak som må handsamast etter Plan- og bygningslova, og som gjeld trafikktryggleik, skal vera detaljert avklart i reguleringsplan. Tiltak knytte til fylkesvegane som er detaljert avklart i reguleringsplan, er unnateke søknadsplikt når Statens vegvesen er tiltakshavar. Viktige føringar for trafikktryggleiken er då vurdert i samband med utarbeidinga av reguleringsplanen.

Trafikksikring som tema må verta sikra i arealplanane. "Føre-var"-prinsippet gjeld. Etterløysingar for å sikra trygg trafikk vert alltid dyre. I planlegginga kan det oppstå konflikt mellom kravet om høg standard for framkomst og kravet om trygg ferdsel langs veg for alle typar trafikantar.

Kommunale sakshandsamarar og politikarar er nøkkelpersonar i prosessen for at trafikksikring vert ivareteke i planarbeidet. I plansaker knytte til fylkesvegane i kommunen er vegvesenet ein viktig fagetat. I slike saker der kommunen er planmynde og vegvesenet er fagetat, bør fagetaten sine tilrådingar knytte til trafikktryggleik vektleggjast tungt.

5.5.2 Kommuneplanen sin arealdel

Lokalisering av bustad, skule, arbeidsplassar og fritidstilbod i høve til kvarandre er avgjerande for kor stort trafikkvolumet vert. Ein stor del av bustadene i Kvam er fritidsbustader. Trafikksikring må vera eit viktig tema også ved utvikling av område som skal nyttast til fritidsbustader. Gode løysingar gjev minst mogleg trafikk og dermed ei best mogleg trafikksikringsløysing totalt sett. Tilrettelegging for å redusera bruk av bil er også viktig for miljøet og folkehelsa.

Viktige føringar som bør tilpassast den kommunale planlegginga i trafikksikringsarbeidet, er "Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging" (Rundskriv T-5/93). Målet med retningslinjene er at

"Arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessig gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Det skal legges til grunn et langsiktig, bærekraftig perspektiv i planleggingen. Det skal legges vekt på å oppnå gode regionale helhetsløsninger på tvers av kommunegrensene."

Rikspolitiske retningslinjer legg opp til eit transportsystem og utbyggingsmønster som tilrettelegg for kollektiv transport. Det gjev mindre trafikk og lågare ulukkesrisiko. Desse føringane må vurderast i kommunen si overordna arealplanlegging.

Tiltak som det i den overordna planlegginga skal leggjast vekt på for å redusera trafikkmengd og trafikkulukker:

- * lokalisering av bustadområde, privat- og offentleg tenesteyting, skular og arbeidsplassar skal prioriterast slik at det genererer minst mogleg trafikk.
- * nye bustad-og næringsområde skal planleggjast slik at det ikkje fører til ein auke i gjennomgangstrafikk i etablerte bustadområde.
- * lokalisering av spreidd bustadbygging skal prioriterast i samband med eksisterande vegsystem, for å unngå nye avkøyrslar.
- * leggja til rette for ei planlegging som kan styrkja kollektivtilbodet
- * sikra at skular og barnehagar vert knytte opp mot eksisterande gang- og sykkelvegnett (krav om trygg skuleveg)

I samband med rullering av arealdelen til kommuneplanen vert prinsippa over lagt til grunn. I samband med dette arbeidet har Kvam herad vedteke arealstrategiar som er viktige prinsipp for framtidig arealforvaltning. Arealstrategiane vektlegg mellom anna at offentleg og privat tenesteyting, handel og bustader skal lokalisert slik at behovet for transport vert så lågt som mogeleg. Det er ei målsetjing at fleire skal kunna gå og sykla dit dei skal.

5.5.3 Reguleringsplanar

Gode trafikksikringstiltak i nærmiljøet aukar trivsel og livskvalitet for innbyggjarane. Det skaper eit tryggare lokalsamfunn.

Kvam herad har sett på punkta nedanfor som dei mest sentrale i høve til trafikksikring i reguleringsplanar:

- * Skilja harde og mjuke trafikantar. Dei mjuke trafikantane skal prioriterast i bustadfelt
- * Bustadfelt vert planlagt og prioritert utan gjennomgangstrafikk
- * Fartssoning og fartsdempande tiltak (humpar, opphøgde gangfelt, innsnevring og liknande) bør vurderast for bustadfelt
- * Krav om frisikt ved avkøyrslar og veg-kryss i samsvar med gjeldande normal for veg- og gateutforming (plassering av gjerde, vegetasjon etc)
- * Behov for veglys som del av trafikksikringstiltak i nye bustadfelt (gjeld både gang/sykkelvegar og bilvegar).
- * Plassering av leikeplassar på trygge areal
- * Tilretteleggja for busslommer der skuleskyss er nødvendig
- * Vurdera rekkjefølgjekrav til opparbeiding av nødvendige tiltak knytta til trafikksikring

5.6 ØKONOMI

For å sikra gjennomføring av tiltak og grunnlag for tilskot om fylkeskommunale sikringsmidlar, er det viktig at det vert budsjettert ressursar til formålet.

Gjennomføring av tiltaka i denne ts-planen føreset eigen post for trafikksikring i kommunen sitt årsbudsjett.






Trafikksikringstiltak på fylkesvegane er avhengig av årlege løysingar. Dette er ein prosess som m.a. byggjer på prioriteringar i kommunal ts-plan.








Dei seinare åra har Kvam herad sett av 750.000 eks mva i årsbudsjetta sine, og dette har vore basis for gjennomføring av ts-tiltak. I tillegg har fylkeskommunale midlar vore kanalisert gjennom vegvesenet til både fysiske og trafikantretta tiltak.




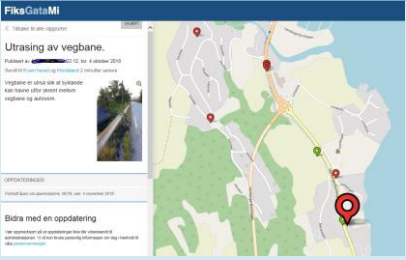
6 VEDLEGG

6.1 KVA KOSTAR PRIORITERTE FYSISKE TILTAK

Tiltak	Spesifikasjon	Stipulert kostnad eks mva
1	G/s veg Laupsa parsell 	Ikkje berekna
2	Reg-plan Vikedal-Ålvik 	0,7 mill
3	Gangveg Pensjonisten Torget Ålvik 	2.5 mill
5	Reg-plan Tangerås-Bakka 	0,7 mill
7	Gjennomgang av fart i tettstader. Tiltak vert basert på trafikk-/fartsmåling fv 7 og fv 49 	0 mill
11	X fv 49/550 DalheimTørvikbygd 	Ikkje berekna
12	Kryssing fv7 v Esso Øystese mot Vavollen 	0,5 mill
19	Heile kommunen Klipp hekk-kampanje	0.03 mill
20	Årleg vegetasjonsreinsk Kommunale vegar – Kvam herad Fylkesvegar – Vestland	Drift drift

30	Kvam ungdomsskule, omlegging av veg			7 mill?
6	Drage-Augestadvegen fv 49			Ikkje berekna
36	Kvam ungdomsskule, Øystese. Hjartesone			Ikkje berekna. Avheng av tiltak.
37	Øystese barneskule. Hjartesone			Ikkje berekna. Avheng av tiltak.
38	Norheimsund skule Hjartesone			Ikkje berekna. Avheng av tiltak.

39	Norheimsund, ved Kvam Auto mot Kaldestad kv 13. Sikring av bekk			0,02 mill
40	Vetletveit Ålvik kv 1119. Vetletveitvegen 12 og 15. Sikring av bekk			0,02 mill
42	Straumbru-Nedre Norheim fv 7. Dårlige fortauskantar.			Ikkje berekna
43	Øystese sentrum fv 7, Utbeta dårlege fortauskantar for mjuke trafikantar. Skuleveg			Ikkje berekna
41	Utbetra dårlege fortauskantar for rullestolbrukarar ved busstoppar orget Ålvik fv 7			Ikkje berekna
45	Norheimsund sentrum fv 49. Varelevering i fv 49 skaper trafikkfare			Ikkje berekna
46	Tokagjel tunellar fv 49. Sikringstiltak for syklande			Ikkje berekna







21 og 48	Laupsa-Høgebekken fv 7, Skarpasvingen. Vintersalting og siktbetring			Ikkje berekna
48	Øystese gymnas- ned mot elva fv 130. Betre vinterbrøyting inkl salting. Siktbetring. Skuleveg.			Ikkje berekna
49	X Ljones-Innstranda. Sikring mot nedfall av is i fjellskjering.			Ikkje berekna
50	Generelt. FIKS-GATA-MI. Oppfølging			Ikkje berekna

6.2 TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

Kriterium for å verta godkjend som «Trafikksikker kommune» set krav til systematisk arbeid for trafikksikring i alle sektorar.

Under er lista opp stikkordsmessig tema under dei ulike kriteria. For meir utfyllande informasjon viser me til

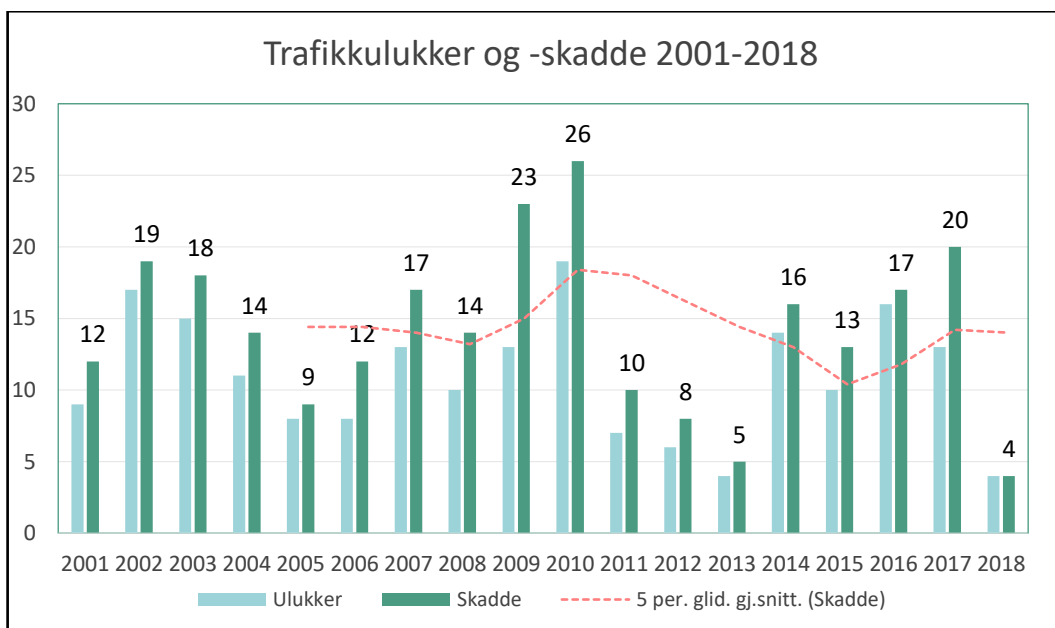
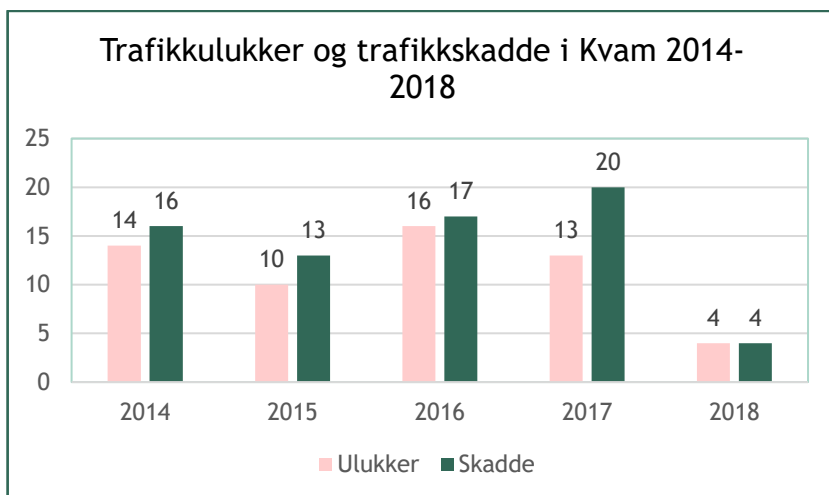
www.tryggttrafikk.no/wp-content/uploads/2018/06/Rettleiar-mal_nynorsk_trykklar.pdf

Sektor	Kriterium, tema
 KRITERIUM FOR KOMMUNEN 	Forankring på toppnivå Tverrfagleg trafikksikringsutval Del av folkehelsearbeidet Integrrert del av HMS/internkontroll-arbeidet Trafikksikringsplan Oppfølging i dei enkelte sektorane
 KRITERIUM FOR BARNEHAGENE 	Trafikktryggleik i barnehagen Trafikkopplæring Samarbeid mellom barnehage og heim
 KRITERIUM FOR SKULE 	Trafikktryggleik i skulen Trafikkopplæring Samarbeid mellom skule og heim
KRITERIUM FOR TEKNISK AVDELING	Veg, anlegg, oppfølging av innspel frå publikum, organisasjonar og andre etatar.
KRITERIUM FOR PLANAVDELINGA	Arealplanar på alle nivå
KRITERIUM FOR KULTURAVDELINGA	Stimulera til sikker transport for lag og organisasjonar
KRITERIUM FOR KOMMUNELEGEN	Kjenna trafikktryggleiksarbeidet Sikra kjennskap til Vegtrafikklova §4
KRITERIUM FOR HELSESTASJONANE	Integrrert arbeid på trafikktryggleik i møte med foreldre og born

6.3 SKADESTATISTIKK OG ULUKKESANALYSE FOR PERIODEN 2014-2018

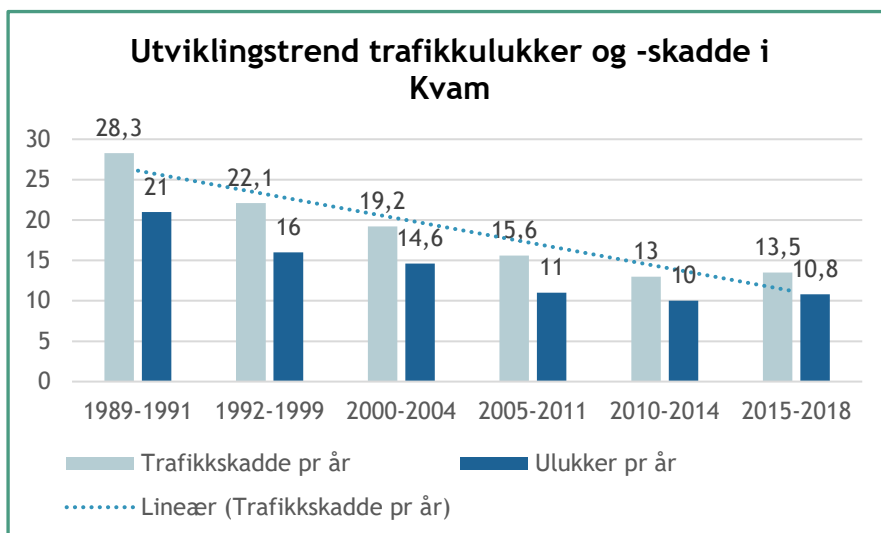
Statistiske data tekne frå Statens vegvesen sin databank over trafikkulukker for 2014-2018 («Straksregisteret»)

6.3.1 Skadeutvikling



Oversikt over trafikkulukker og-skadde i Kvam 2001-2018.

6.3.2 Utviklingstrend trafikkskadar i Kvam



I perioden 2000-2004 til 2015-2018 var det ein nedgang i trafikkskadde pr år på ca 30 %. Perioden 2014-2017 hadde høge skadetetal, vesentleg høgare enn den føregåande 3-års perioden. Målet for perioden 2016-2019 om maks 9 trafikkskadde/år vart diverre ikkje oppfylt. I perioden 2016-2018 hadde vi 41 trafikkskadde.

NASJONAL TREND

Utvikling i antall drepte 2014-2018 i Norge

Enhet	2014	2015	2016	2017	2018	Endring
Fotgjenger	18	12	15	10	13	3
Sykkel	12	5	12	9	8	-1
Moped	2	1	1	1	2	1
Lett MC	2	0	1	1	0	-1
MC	18	20	21	19	14	-5
ATV/Traktor	4	2	9	0	2	2
Personbil	71	70	69	56	61	5
Bobil/Varebil	2	2	3	3	5	2
Tungbil	8	4	3	2	3	1
Buss	7	1	1	2	0	-2
Annet	3	0	0	3	0	-3
SUM	147	117	135	106	108	2

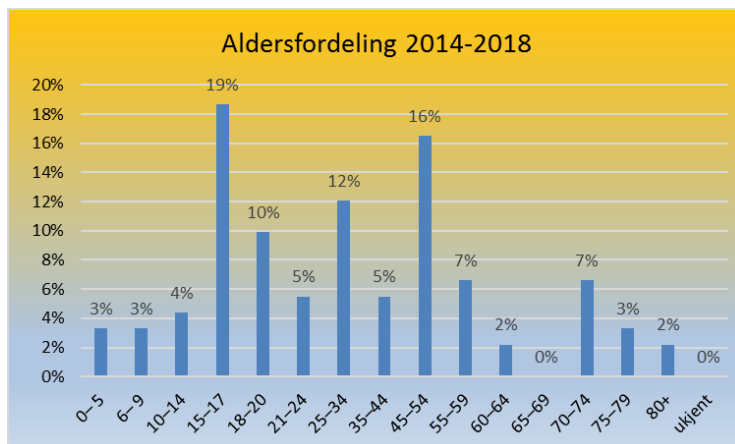
Tabell presentert på Trafikksikkerhetskonferansen 2019, Lars-Inge Hasle

På nasjonalt nivå er talet på omkomne og hardt skadde i trafikken sterkt redusert dei seinare åra.

Som for Kvam var det også nasjonalt høgare skadetetal i 2014 og 2016.

6.3.3 Kven rammar trafikk-ulukkene?

ALDER



Aldersvinduet 15-20 år er den dominerande risikograppa med 29% av dei skadde/omkomne. Dette er omtrent som i føregående periodar. Målet om maks 4 skadde pr år for aldersgruppa 15-24 år i perioden 2016-2019 kan vera oppnåeleg.

For perioden 2014-2018 er talet ca 4.6 skadde pr år for denne aldersgruppa.

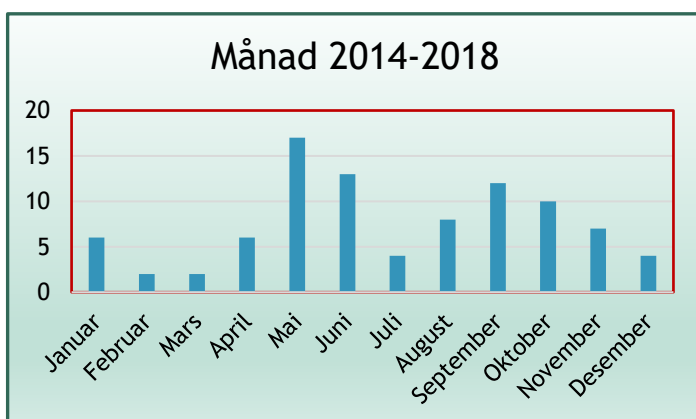
KJØNN



76% av trafikkskadde er menn. Ingen signifikant endring frå tidlegare periodar.

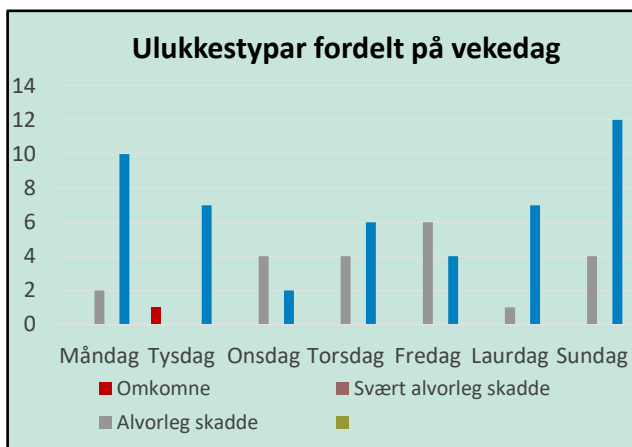
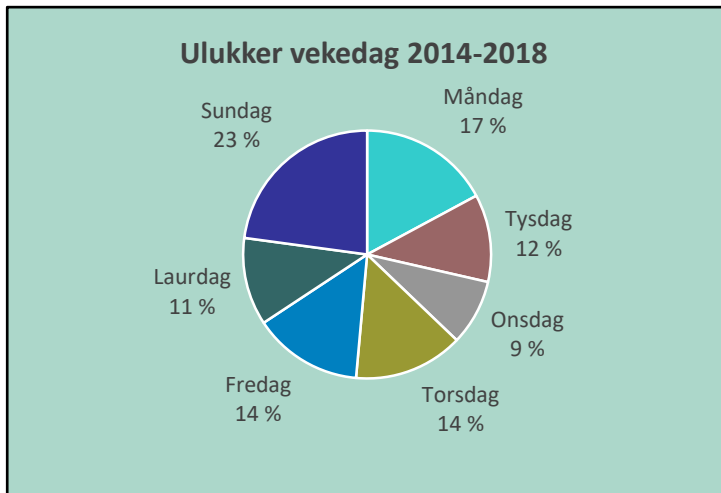
6.3.4 Når skjer ulukkene?

MÅNAD

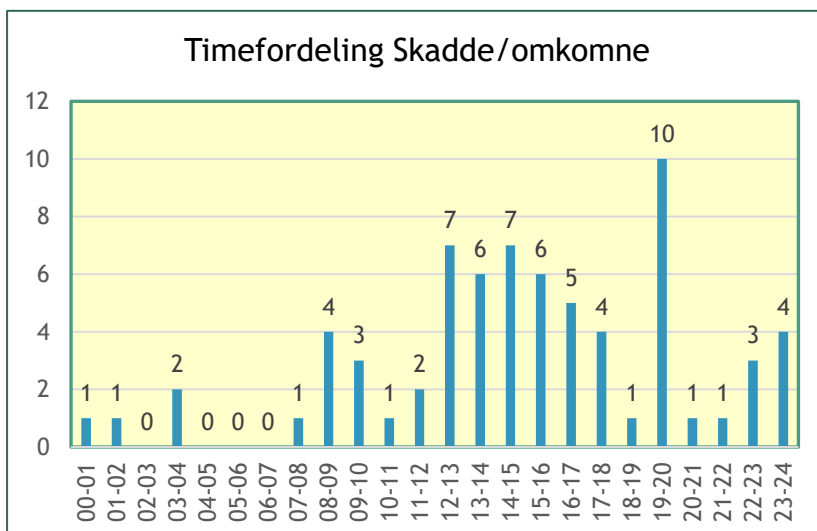


I denne perioden er ulukkene meir spreidde på årstid enn det vi har sett i tidlegare periodar. Vi har framleis mai-juni som dominerande, men hausten har også ein markert høgare skadefrekvens enn ettervinteren.

VEKEDAG



Tidlegare var helga (fredag til sundag) dominerande medan det no er torsdag-fredag saman med sundag-måndag som toppar vekedag for trafikkulukker. Dei mest alvorlege ulukkene har tyngdepunkt rundt helga.



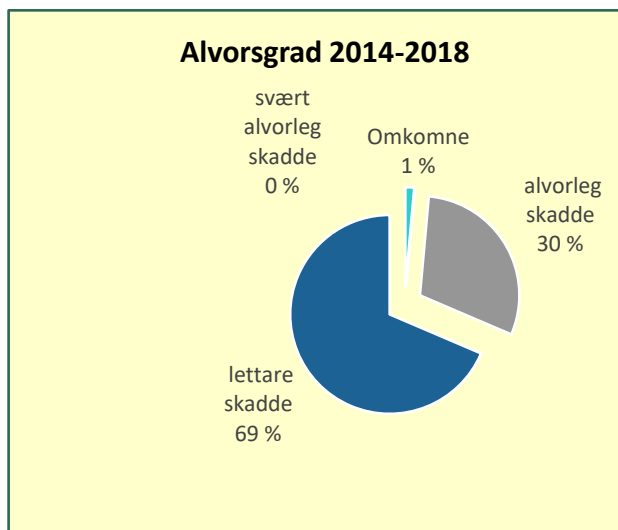
TIME

Dei fleste ulukkene skjer på ettermiddagen og tidleg kveld, Dette følgjer same mønster som i tidlegare periodar.

6.3.5 Kor alvorlege er trafikk-skadane?

Definisjonar:

- Lettare:** kortare medisinsk behandling, ingen varige mein
Alvorleg: ikkje livstrugande, gjev varige mein, 0-30% invaliditet
Svært alvorleg: trugar liv eller gjev >30% varig invaliditet
Omkomen: død innan 30 dagar etter ulukkestidspunkt



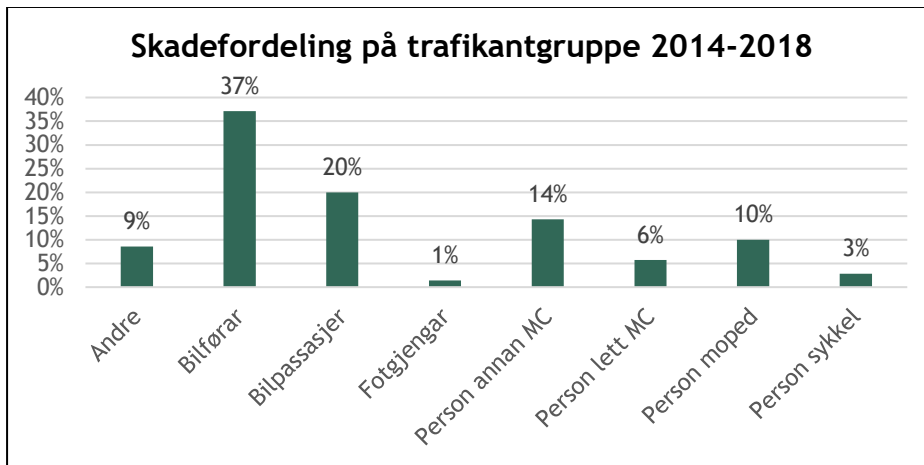
Lettare skadde utgjer 69% av dei skadde mot 79% i sist periode. I perioden 2014-2018 var det ingen svært alvorleg skadde. Talet på omkomne i trafikken i denne perioden er 1 mot 2 i sist periode: Tala er små og det er difor for tidleg å seia om dette er ein trend som vil halda fram.

6.3.6 Trend mot nullvisjonen

Periode	Omkomne pr år	Omkomne pr 1000 innbyggjarar
1995-1999	0.4	0.05
2001-2004	0.8	0.09
2005-2010	0.7	0.08
2010-2014	0.4	0.05
2015-2018	0.25 *	0.03

* Talet gjeld omkomne og svært alvorleg skadde

6.3.7 Fordeling av ulukker mellom dei ulike aktørane



Bilulukker (person, lastebil, buss) utgjer 57% av dei trafikkskadde og mc/moped 30%.

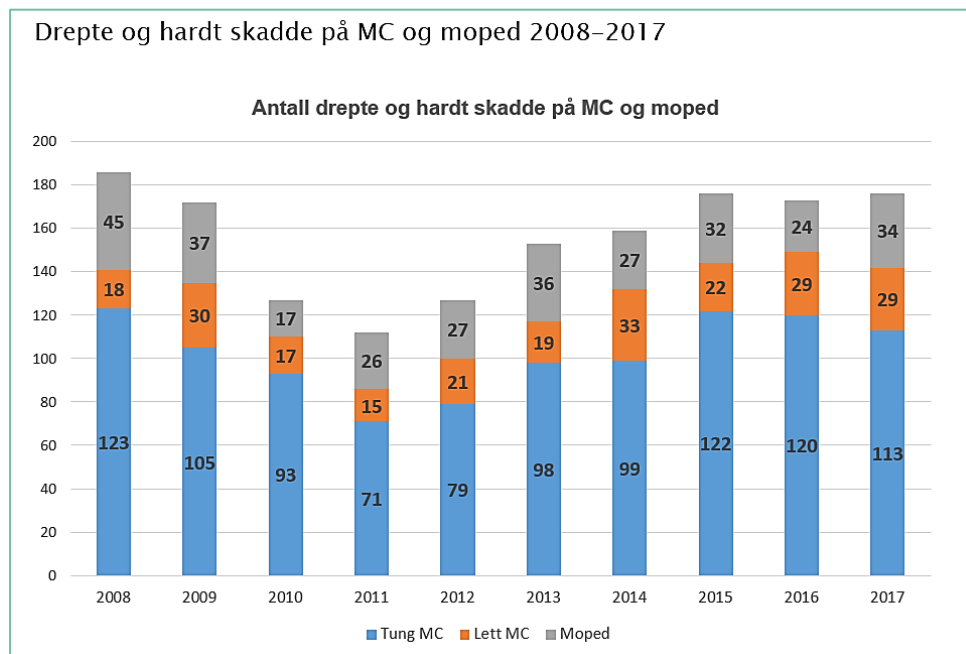
Tilsvarende tal frå Kvam for sist periode var 74% og 17% (mc 12% og moped 5%). Det viser ein markert auke i trafikkskadde for moped og mc.

Endringar i tal på bilar og mc/moped i Kvam sidan sist periode er ikkje analysert.

Trafikkskadde i gruppa fotgjengarar og syklistar er på same nivå som sist periode, men det er grunn til å tru at talet på ulukker i denne gruppa er under-rapportert.

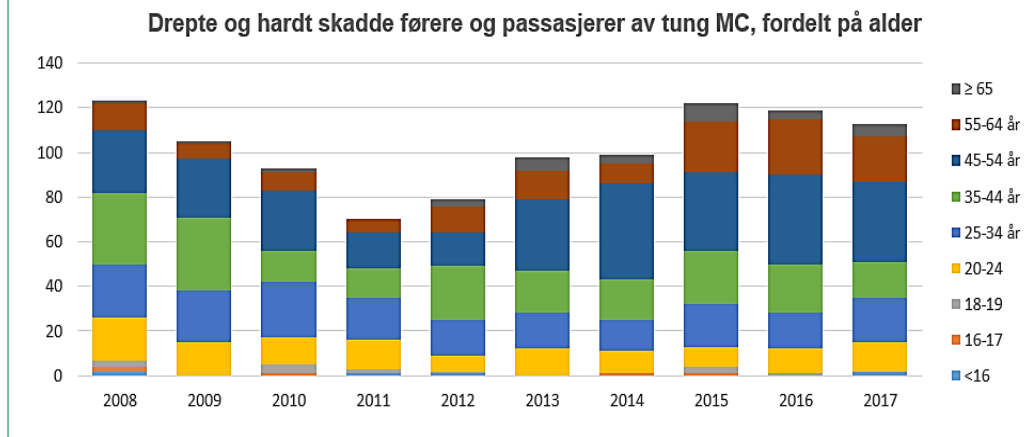
Trafikkskadde i gruppa mc/moped i Kvam er høgare enn tilsvarende skadetel på landsplan der mc/moped utgjorde ca 17% av dei mest alvorlege ulukkene i perioden 2014-2018.

Nasjonal statistikk for trafikkskadde på mc/moped er vist under:



Tabell presentert på Trafikksikkerhetskonferansen 2019, Lars-Inge Hasle

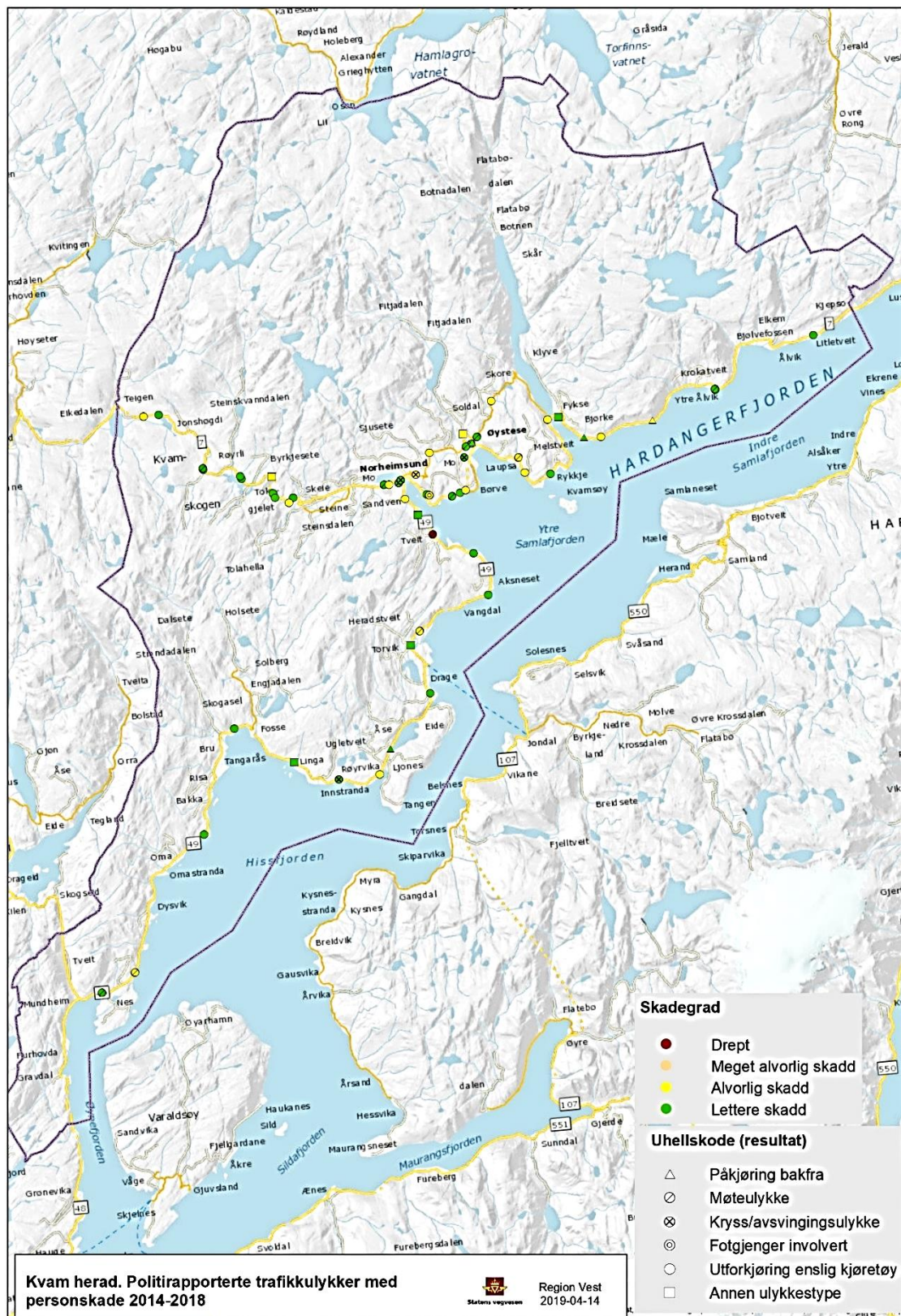
Aldersfordeling drepte og hardt skadde på tung motorsykkel



Tidlegare var det flest yngre førarar som var utsette for dei mest alvorlege mc-ulukkene. Etter 2010 har alvorlege ulukker i aldersgruppa 45-64 år auka vesentleg, og det er denne aldersgruppa i dag som utgjør den største utfordringa.

6.3.8 Kvar skjer ulukkene?

På ulukkeskartet under er registrerte trafikkulukker i Kvam viste for perioden 2014-2018.

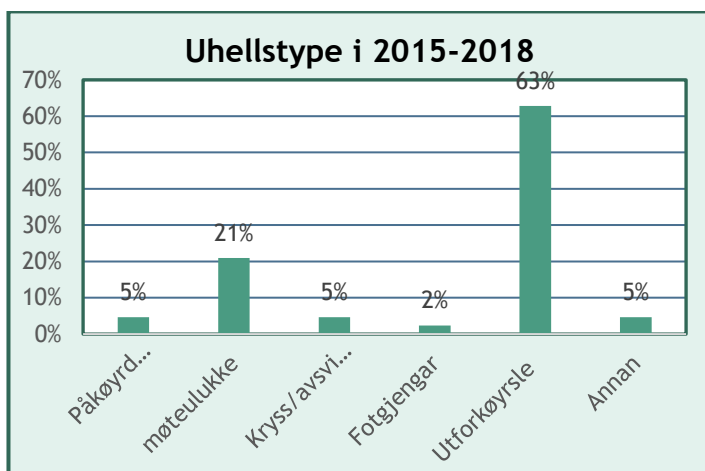


Kvammapakken har utbetra fleire av dei tidlegare ulukkesbelasta strekningane på Fylkesveg 7 og Fv 49 i Kvam herad, t.d. Øystese-Børvenes, Øystese-Laupsa, Nes-Valland, Skeianes. Effekten av desse utbetringane vil visa seg etter kvart, men ein kan alt no sjå reduksjon i ulukker på strekkja Øystese- Norheimsund og Vikøy-Norheimsund.

Av ulukkeskartet ser ein at sentrum i Norheimsund og Øystese samt Tokagjel står igjen som konsentrerte ulukkesområde. I Tokagjel har Statens vegvesen i seinare tid iverksett tiltak i tunellane (belysning, skilting etc), og dette vil vonleg redusera talet på ulukker framover.

Norheimsund sentrum har det høgaste trafikk-volumet i kommunen og det største potensialet for konflikantar mellom mjuke og harde trafikantar.

6.3.9 Korleis skjer ulukkene?



Utforkøyring er dominerande med 63% og geografisk fordelt over heile Kvam. 1 av 5 ulukker er i kategorien møteulukker.

Det er grunn til å tru at rapporterte ulukker i gruppa fotgjengarar og syklistar er for lågt.

6.3.10 Kvifor skjer ulukkene?

Det finst ingen lokal statistikk på årsaker til trafikkulukker. Transportøkonomisk Institutt (TØI) peikar på flg årsaker:

- ☐ Manglande erfaring
- ☐ Fart
- ☐ Rus
- ☐ Trøytteleik
- ☐ Mobiltelefon-bruk

6.3.11 Kva kostar trafikkulukkene?

I Trafikksikkerheshåndboken har TØI berekna kostnader for trafikkulukker med ulik alvorsgrad slik (2009-tal):

Ullukkestype og kostnadsart	Kostnader ordna etter skade-alvorsgrad (kr)				
	Omkomen	Svært alvorleg skade	Alvorleg skade	Lettare skade	Berre materiell skade
Total ullukes-kostnad (avrunda)	30 220 000	22 930 000	8 140 000	614 000	30 000

Trafikksikkerhetshåndboken Tabell 6.2: Ullukeskostnader (2009 kr) per skadetilfelle etter skadegrad (kilde. Veisten m.fl., 2010; Vegdirektoratet m.fl., 2010). 60

I kostnadene inngår:

Medisinske kostnader, materielle kostnader, administrative kostnader, produksjonsbortfall, velferdstap (verdi av ressursar samfunnet er villige til å bruka for å redusera ullukker, dvs kor mykje folk er villige til å betala for å redusera risiko for trafikkskadar)

Viss ein nyttar TØI sine kostnadstal for Kvam for perioden 2014-2018 med fordeling mellom dei ulike alvorsgradene, vert totalkostnaden pr år i gjennomsnitt 46.1 mill:

Alvorsgrad	Skadefordeling 2014-2018	Einings-kostnad (TØI 2009)	Årskostnad trafikkulukker i Kvam (TØI-tal 2009)
lettare	48	614 000	5 894 400
alvorleg	21	8 140 000	34 188 000
svært alvorleg	0	22 930 000	0
omkomne	1	30 220 000	6 044 000
		Sum	46 126 400

6.4 INNSPEL TIL PLANEN

Innspel til ts-plan 2020-2023 og ikkje-utførte innspel frå ts-plan 2016-2019 – geografisk fordelt

Område	Innspel
Mundheim-Oma	
Mundheim Grendautval	g/s veg Mundheim sentrum til Årsneset fartsreduksjon mot Mundheim vest: 50 km skilt flytta til dagens 70 km-skilt gatelys ved busskur gatelys mot Salbuвика 1 nytt veglys i lia ved Årsneset oppgradering til led i veglysa veglys i tunell i Gravdal og i svingen frå Gravdalsvika mot tunell fartsreduksjon til 60 km/t gjennom Gravdal rydda opp stabbesteinar mot sjø Mundheim sentrum
Oma Grendautval	Gang/sykkelveg gjennom Oma sentrum Fartsreduksjon til 50 km/t gjennom sentrum Opphøgde gangfelt ved busstopp g/s veg Oma-Strandebarm veglys Oma-Strandebarm fartsdemparar Oma sentrum, særleg ved veg Åse, bru indre Oma, avkøyrsløse til Kollen skilta farleg kryss ved veg til Dysvik samt oppsetjing av spegel fornya spegel mot veg til Åse
Bebuarar Årsnes, Mundheim	1 nytt veglys ved Lia på Årsneset
Bakka-Fosse	
Strandebarm Ungdomslag	Ny parkeringsplass ved ungdomshuset Haugatun Ny gang og sykkelveg forbi Haugatun
Strandebarm Grendautval	Gang/sykkelveg p-plass Tangerås til Bakka G/s veg frå hotell til g/s veg ved Haugatun g/s veg Fosse til Bru, spesielt ved Klubbahaugen og Berge g/s veg over brua på Bru Veglys Oma til Bakka Siktproblem ved kryss Fv 49 /Fossevegen Venteskur ved Strb Aldersheim, Strandebarmstunet aust, Fosse sørsida av tunnel. Busskur Fosse flyttast nærare veg? Nedsett fartsgrense i Bakkaskogen, forlengja ca 800 m frå 50 km skilt mot sør Lys i Fossetunellen

SU Strb barnehage	gang/sykkel veg Strandebarm skule – Bakka
	g/s veg Strbarm ungdomshus - Strb kyrkje
Linga-Ljones	
H.Hoff	Siktbeiring ved avkøyrsla til Åse i Tvb
	Sikring mot nedfall v tunnelportal Fosse
	Tunnelportal sikra mot nedfall Vangdalsberg tunnelen - UTFØRT AUSTSIDA, ikkje sørsida
	Utbeta Fv 49 Drage-Augestad
Innstranda grendautval	Veglys Innstranda grendahus-Røyrvik vest
	Utvida veg v Stegaberget (skilt Røyrvik)
	Utvida veg Ljoneskryss-Kolltveitvegen
	Ny spegl avkøyrsla til Kolltveitvegen
	Gjennomføring reguleringsplan fv 49 Tørvikbygd-Innstranda
Kari H Augestad	Veglys Lingavegen 235 til busstur - UTFØRT?
Linga Hyttelag	Veglys ved p-plass Linga hyttefelt mot Fv 49
Tørvikbygd-Aksnes	
Mikal Aarekol	Rydding av gang/sykkelveg utanfor Vangdalsberg tunnelen
Tørvikbygd grendautval	
Kortsiktige tiltak:	Sikra trygg skuleveg kryssing av Fv 49 Dalheim mot Coop: lysregulering, rekkverk
	Utbeiring av kryss mot Heradstveitvegen i samsvar med reg-plan
	Betre skilting av skuleveg i Tørvikbygd
	Vurdera endra fartsgrense rundt Tørvikvatnet
	Betra tryggleik for mjuke trafikantar i Vangdalsberg tunnelen
	Siktbeiring Åsekrysset
	Auka til 2 ferjer Tvb-Jondal
	Nedsett fartsgrense til 60 frå Vangdalsberg tunnel til Tvb sentrum
	Oppfølging av haldningsskapande arbeid
Langsiktige tiltak:	g/s veg Vikøy-Ljones: 1. pri Berge-Eidesvågen, 2.pri Eidesvågen-Ljones, 3. pri Vikøy-Berge
	ny sentrumsplan for Tvb inkl fortau og parkering/varelevering Coop
	rassikring og rydding av sykkelveg Vangdalsberg tunnelen
	vedlikehald av gang/sykkelvegane i Kvam
Anita Hesthamar	Farleg kryssing av fv 49 tursti til Stekka
Vikøy-Kaldestad	
Framnes kr vgs	Gangfelt v avkøyrsla til Framnes

	Gangfelt ved gamle Vikøy skule
	Fartsreducerande tiltak inkl fartshump Vikøy sentrum
Veglaget Vågavegen i Vikøy	Fartsdempende tiltak i Vikøy sentrum, Bleiekbakkane, museet , Framnes, Gimle
	Fotoboks for gjennomsnittsmåling
	Skilta med forbikøyring forbode
Linn T Kaldestad	Veglys mellom Kaldestad 11 til Nhs skule (skuleveg) - manglar 1-2 lys
	Sikring av veg ved bekk
Vikøy/Aksnes/Vangdal grendautval	Nedsett fartsgrense frå 80 til 70 km/t frå Vangdalsberg tunnel til Tørvikbygd
	Gangfelt ved vegkryssing Blyberg, Oddland, Øvre Aksnes, evt samanhengjende g/s veg same side av Fv 49. I dag 5 kryssingar mellom Aksnes og Kaldestad
	Skilting forbikøyring forbode i Vikøy sentrum
	Utvida skuleveg nedre del av Byrkjelandsvegen (Teigen til gravplass)
	Fullføra g/s veg Lidarende – Oddland
	Utbeta g/s veg utsida av Vangdalsberg tunnelen
	Autovern ved Oddland camping
	Busstur på busstopp for skuleborn
	fartsdemparar og opphøgde gangfelt i 50 km sone i Vikøy
Statens vegvesen	Heva gangfelt ved Blyberg vert gjennomført
Liv og Arnfinn Hopland	Sikra fotgjengarovergang kryssing av fv 49 mot Framnes
	Sikra kryssingspunkt ved busstopp fv 49 ved Vikøy kyrkje
	Erstatta 2 fartsputer ved Blyberg med betre løysing
	Komplettering av g/s veg mellom Oddland og Lidarende
Norheimsund	
Bebuarar i Gamle Dalaveg	Stengja Gamle Dalaveg med bom rett aust for avkøyrsla til Sælandfeltet for å redusera gjennomgangstrafikk
Sandven Vel	Ny fartshump ved "Anda-huset" og ved innkøyring til rundkøyring ved skule
	Gangfelt der avkøyrslar bryt fortauet, særleg ved avkøyrsla til kyrkja/Nhs barnehage
Norheimsund Grendautval	Utvida veg mellom FUS og Sæland
	Gatelys Norheim: Kjerrane til avkøyrsla til Tolomarka
	Veglys i Fjærabygda rundt Movatnet
	Vedlikehald av gangvegar på Norheim og frå Tolomarka, t.d. Tololia til Tolovegen
	Fortau og merking av langsgåande parkering manglar ned Grovagjelet
	Redusert fartsgrense Grova og opphøgde gangfelt
	Start regulering av tunnel bak Sandven
	Ny rundkøyring ved Esso mot sentrum
	Vøla skadde fortau ved enden av gangbrua
	Betre merking av på/avstigning v Nhs skule

	Sikker kryssing for mjuke trafikantar ved avkøyrsla til fartøyvernenteret
	P-plass for gjestande bussar i Grova
	Heilskapleg skiltplan for Norheimsund sentrum
	Reguleringsplan for Norheimsvegen
	Fotgjengarfelt kryssing av Fv 7 for skuleborn ved Rema og Hardanger Byggsenter
	Utbetring av rekkverk, t.d. Hardfjvegen 43-63, og Gamleskulen-avk til Sundsvik
	Busslommer fv 7 i Steinsdalen manglar fleire stader ved busstopp
Tor Ø Holm	Stygg asfaltkant innersving ved «Skeie-svingen»
	Siktrydding v Sjurabakkane busk ved løe, og hekk v «Skeie-svingen»
	Smal veg FV 130 ved Leiren nedanfor Storekrok
Norheim Vel	Få bort parkering på tilkomstveg under Tolo omsorg v g/s veg
	Veglys langs Fv 130 øvre del av Norheim
FAU Norheimsund skule	oppmoda elevar frå Norheim og Tolo om å bruka gangbrua over straumen samt gamle gangveg ved Essoen
	sykkelstativ under tak ved skulen
	stengja veg mellom FUS og industrifeltet på Sæland mot gjennomkøyring
	uoversiktleg kryssing av Nedre Norheim ved Gamleskulen på Norheim for gåande
	betre veglys langs sidevegar for skuleelevar
	stor trafikk ved skule/bedehus ved avlevering/henting skaper trafikkfarlege situasjonar
	redusera biltrafikk på skuleplassen ved inngang og mellom skulane
Jon Anders Nygård	Opprusting av dekke på fortau/g/s veg mellom Sundsvik, Nedre Norheim og Straumbrua
	Kryssing av fv 7 ved Rema: intensivbelysning, kryssingsfelt
Geir Ove Neteland	Trafikkfare under varelevering i Norheimsund sentrum pga manglande plass
Kvamskogen Vel	Nedsett fartsgrense over Kvamskogen frå 80 til 60 km/t
Øystese	
FAU Øystese borneskule	Ingebrigt Vik-veg mellom Coop og Mikkjelsflaten: einvegskøyring og fortau eller gangfelt
	Busstopp vis-a-vis fruktlageret: skilting mot uønskt køyring i "rundkøyring" og einvegskøyring
	Ny veg til Busdalen
Øystese Grendautval	fotgjengarfelt Fv7/Vavollvegen: betra lys, redusera opning i mur ved gangfelt
	fv 7 Øystese - Laupsa: komplettering av gang/sykkelsti
	Einvegskøyrd Ingebrigt Vik- veg
	Tryggare løysing rundt Kvam ungdomsskule
	Fortau i Øystese sentrum i dårleg forfatning
	Redusert fartsgrense i Øystese sentrum
	Fortau Gropa-Skårdalen
	Utbeta kryssing av elv ved bru i Meierihola
	Siktrydding, generelt, spesielt s-svingen i Skårdalsvegen

Øystese barneskule	Gang/sykkelveg Torpevegen
	g/s veg Laupsa-Øystese
	undergang mellom barneskule og Kvam Kan-huset
	Ingebrigt Vik-vegen: einvegskøyrd eller stengd
	Sikringstiltak for elevar frå Øvre Vik som kjem gjennom Kvam ungdomsskule
Ola Steinstø	fartsreducerande tiltak ved kakebua på Steinstø, fart 40 km/t, fartsdemparar
	fartskontroll på strekninga vid 50 km/t frå Steinstø kai og vidare mot aust
	veglys Steinstø til kakebua
	skilting for Steinstø kakebu, Fyksesund Braut, Hardanger Aquasenter
	ras-sikring Bjelkanes - Ytre Ålvik
Fykse Grendautval	fartsreducerande tiltak i Steinstø, 40 km/t
	samanhengjande veglys gjennom Steinstø
	ras-sikring Bjelkanes-Ytre Ålvik
Soldal og Porsmyr grendautval	strekka Øysteseheimen-Myrane er utrygg for mjuke trafikantar.
	veg i Skårdalen - Fyksesund bru er uoversiktleg og har dårleg dekke
	Fv 131 Vetlehagen-Skåre er uoversiktleg og bratt
	Trafikkløysing ved Øystese barneskule og Kvam ungdomsskule kjennest utrygg
	Utviding av bru på Storemyrane
	Møteplass på Folamy, mellom hoppbakken og avkøyrsla Vetlemyrane
	Uoversiktleg kryss Soldalsvegen/Porsmyrvegen
	dårleg utforming av veg ved brekka ved avkøyrsla til Haukeli
	varselskilt for padde-kryssing ved Skårsvatnet
FAU Øystese barneskule	Betra fotgjengarovergang ved Fv 7 mot Vavollen for gåande /syklende -siktbetring kryssing v Esso
	Fortau langs Vavollvegen
Bebuarar Laupsa- Stronde	komplettering av fortau og vegutviding av Stronde, inkl Hardfjv 799
	utbeta nedføring av fortau for syklistar, rullestolbrukarar og barnevogner
	betre markering av kryssingspunkt frå ei side til den andre sida av veggen for mjuke trafikantar
	forlengja fortau frå Laupsa til Skarpen
Bebuarar ytst på Laupsa	samanhengjande gangveg Øystese - Laupsa
	fartsreduksjon Laupsa 40 km skilt, gangfelt
andre	Dårleg vegdekke Øystese Gymnes-Busdalen
	Dårleg kant innersving nedanfor Samson Håland, Skårdalsvegen
Olav Bjørge	Skilting parkering forbode ved snuplass Vavollen 66
Ålvik	

Tom L Haaland	Fotgjengarsikring på ny bru ved Folkets Hus
	Fortauskant gangfelt og andre fortauskantar på Torget vanskeleg for rullestolsbrukarar
Ytre Ålvik og Ålvik Grendautval	Gang/sykkelveg Vikedal – Ålvik
	G/S veg Skjeret-Torget
	Busstur Sjukestova
	Brua v Folkets Hus - konflikt harde og mjuke trafikantar
	Bekk ved Vetletveitvegen 12 og 15 er dårleg sikra
	Vetletveitvegen mot Utsikten: utbetring, sikring
	Siktbetring i avkøyrslar ved Haugenjordet- fornya hekkklipp
	Fartsmåling i Vikedal i 60 km sona
	Avstand mellom fartshumpar i Fv 7 og skilta for fartshumpar for stor (frå Øystese) og for liten når ein kjem frå Kvanndal
	Mangelfull breidd og sikt ved bru i Ytre Ålvik v gml kraftstasjon
	Bru i Vikedal er smal og uoversiktleg
	Siktbetring i avkøyrslar bak skulen mot Haugenjordet
	Siktproblem ved Vetletveitvegen 82
	Kroatveitvegen har dårleg dekke
	Sikring av opne stikkrenner Vikedal-Ålvik med rister, 4 stader
	Fotgjenngarfelt fv 7 v sjukestova, Ringøysvingen, Tyrvefjora
	Kroatveit-grendahus Ytre Ålvik: gangsti og veglys
Jan Mo	Auka belysning v gangfelt Vavollsvegen/Fv7 v Esso
	Siktrydding v bru kraftstasjon Ytre Ålvik
	Siktrydding Rykkje v oppstillingsplass trailer
	Siktrydding Fruktlager mot Busdalen, stor eik. Øystese
	Gangbru ved gamle-meieriet i Øystese
	dårleg dekke gymnaset- gml meieri Øystese
	siktrydding oppside veg gardsenden Tolo
	siktvindu Laupsa mot Høgebekken for å unngå konflikt i Skarpasvingen
	trafikkavvikling varetransport Norheimsund sentrum
Andre	Siktbetring hjørna skule p-plass mot Haugenjordet

Innsjela fordelt på kategoriar:

